

1. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

1.1 Γενικά

Το ΣΒΑΚ στοχεύει στην ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των σχετικών μορφών μετακίνησης, ενθαρρύνοντας τη μετάβαση προς πιο βιώσιμες μορφές. Αποτυπώνει μια ολοκληρωμένη σειρά τεχνικών μέτρων, μέτρων υποδομής, μέτρων πολιτικής και ήπιων μέτρων για τη βελτίωση της απόδοσης και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας ως προς τον δεδηλωμένο στόχο και τις επιμέρους επιδιώξεις. Είναι σχεδιασμένο, για να ικανοποιεί τις ανάγκες κινητικότητας όλων των πολιτών και έχει σαν στόχο να:

- ✓ Βελτιώσει ότι το σύστημα μεταφορών είναι προσιτό σε όλους,
- ✓ Βελτιώσει την ασφάλεια (safety and security) των χρηστών του,
- ✓ Μειώσει το θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας,
- ✓ Βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας της μεταφοράς προσώπων και αγαθών και να
- ✓ Βελτιώσει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος

Επί της αρχής το σχέδιο βασίζεται σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την ανάπτυξη κινητικότητας και καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς.

Το στρατηγικό όραμα **"Πρέβεζα φιλική στον πεζό και το ποδήλατο"** με κυκλοφοριακές παρεμβάσεις και ανάπλαση του παραλιακού μετώπου που αγκαλιάζει την πόλη, σε συνδυασμό με δράσεις και παρεμβάσεις που προωθούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ελκυστικών συνθηκών ώστε η Πρέβεζα να είναι **«Ανθρώπινη για τον κάτοικο... Γοητευτική για τον ταξιδιώτη...»**.

Το στρατηγικό αυτό όραμα παρέχει την ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού αστικού μέλλοντος και χρησιμεύει για να κατευθύνει την ανάπτυξη του καταλλήλου πλαισίου μέτρων σχεδιασμού. Το όραμα καθορίζεται από συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι δείχνουν τον τύπο της επιθυμητής αλλαγής.

Τα προτεινόμενα Προκαταρκτικά Σενάρια Διαχείρισης της κινητικότητας, βασίζονται στην λεπτομερή αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης (Παραδοτέο Π2) και στο όραμα της πόλης για το μέλλον της αστικής κινητικότητας (Παραδοτέο Π4).

1.2 Συνοπτική θεώρηση υφιστάμενης κατάστασης συγκοινωνιακών υποδομών

Στο παρόν κεφάλαιο παρατίθενται τα βασικά συμπεράσματα από την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος μεταφορών, επικεντρώνοντας στα προβλήματα και τις δυσλειτουργίες στην πόλη της Πρέβεζας.

1.2.1 Πύλες εισόδου/εξόδου

Με την υφιστάμενη διάταξη του οδικού δικτύου, η πόλη της Πρέβεζας συνδέεται με το περιβάλλον υπεραστικό εθνικό δίκτυο μέσω 5 Πυλών εισόδου / εξόδου.

- ✓ **Η Βόρεια Πύλη εισόδου είναι Ε.Ο Πρέβεζας - Φιλιππιάδας**, η οποία καταλήγει στην Λ. Ιωαννίνων και στη συνέχεια στη Λ. Ειρήνης, που αποτελεί τη βασική κεντρική αρτηρία της πόλης. Η Λ. Ιωαννίνων διαθέτει 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση, με διαχωριστική μεσαία νησίδα. Στην οδό Ιωαννίνων, μεταξύ του Φόρου και του Μουσικού σχολείου, σχηματίζονται και στις δύο κατευθύνσεις δύο άτυπες παράπλευρες οδοί - πεζοδρόμια, που εξυπηρετούν την πρόσβαση οχημάτων και πεζών στις παρόδιες επιχειρήσεις, με κίνδυνο ατυχημάτων λόγω αυτής της συνύπαρξης.
- ✓ Από την **Ε.Ο. Πρέβεζας - Ηγουμενίσας**, η οποία αποτελεί τη **Δυτική Πύλη της πόλης**, έχουν διαμορφωθεί 2 κύριες εισοδοί προς τον αστικό ιστό της πόλης, μέσω των οδών Επτανήσου και Λασκαράτου.
- ✓ Τη **Νότια Πύλη εισόδου της Πρέβεζας αποτελεί ο οδικός σύνδεσμος**, ο οποίος εκκινεί από τον ισόπεδο σηματοδοτούμενο κόμβο του Παντοκράτορα, οδεύει παράλληλα προς το τμήμα της Ε.Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίσας που οδηγεί στην υποθαλάσσια σήραγγα και μέσω της οδού Γρηγορίου Λαμπράκη, συνδέεται με την Λ. Ειρήνης. Για τους οδηγούς που δεν είναι εξοικειωμένοι με την υπάρχουσα διευθέτηση, δημιουργείται σχετική δυσκολία στον προσανατολισμό εκείνων που εξέρχονται από την υποθαλάσσια και κατευθύνονται προς την πόλη, μέσω οδού κατάντη και όχι ανάντη της οδού από την οποία εξήλθαν.

Η Ε. Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίσας από τον Μύτικα έως και το Μονολίθι, όπως και η Ε.Ο. Πρέβεζας – Φιλιππιάδας, προς Νικόπολη και Λούρο, παρουσιάζουν υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, ενώ διαθέτουν ελλιπή γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Επιπλέον, υπάρχουν σοβαρότατα θέματα οδικής ασφάλειας και ορατότητας σε πολλές από τις διασταυρώσεις τους με συνδετήριες οδούς.

Η σύνδεση με την Ιόνια Οδό είναι ελλιπής. Οι σημερινές συνδέσεις τόσο προς βορά (μέσω Φιλιππιάδας), όσο και προς νότο (μέσω Αμφιλοχίας) είναι οδοί με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Οι προγραμματισμένες συνδέσεις στη Φιλιππιάδα και τη Λίμνη Αμβρακία (Κεφ. 3.3.1) θα διευκολύνουν την προσβασιμότητα στην περιοχή και θα ενδυναμώσουν την εμπορευματική και τουριστική κίνηση.

1.2.2 Αστικό Οδικό Δίκτυο

Ο αρχικός σχεδιασμός των Ε.Ο. Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας και Φιλιππιάδας-Πρέβεζας ήταν η εξυπηρέτηση της διερχόμενης κίνησης προς το Άκτιο, τη Βόνιτσα και τη Λευκάδα, μέσω της υφιστάμενης τότε ακτοπλοϊκής σύνδεσης, ενώ ταυτόχρονα εξυπηρετούσε τη σύνδεση της Πρέβεζας με τους σημαντικούς όμορους οικιστικούς πυρήνες. Μετά την κατασκευή της υποθαλάσσιας οδικής αρτηρίας που συνδέεται με την Ε.Ο. Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας, αναμενόταν ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος της Ε.Ο. Φιλιππιάδας-Πρέβεζας θα μεταφερόταν εκτός αστικού οδικού δικτύου και ως εκ τούτου, ο φόρτος των Λ. Ιωαννίνων και Λ. Ειρήνης θα μειωνόταν. Όμως και μετά τη λειτουργία της υποθαλάσσιας αρτηρίας, **το αστικό δίκτυο συνεχίζει να επιβαρύνεται από διερχόμενες κινήσεις (με προέλευση κατά κύριο λόγο την Άρτα και τα Ιωάννινα) με κατεύθυνση το Άκτιο και τη Λευκάδα.** Οι διαδρομές που ακολουθούνται είναι, κυρίως, δια μέσω του άξονα Λ. Ιωαννίνων-Ειρήνης και της οδού Γρ.Λαμπράκη.

Ο κυκλοφοριακός φόρτος στη Λ. Ειρήνης κατά την πρωινή αιχμή (08:00-09:00), είναι της τάξης των 330 ΜΕΑ, στην κατεύθυνση προς κέντρο, ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση είναι περίπου 375 ΜΕΑ.

Στη Λ. Ιωαννίνων κατά την πρωινή αιχμή (08:00-09:00) ο κυκλοφοριακός φόρτος στην κατεύθυνση προς κέντρο είναι της τάξης των 700 ΜΕΑ και στην αντίθετη κατεύθυνση περίπου 650 ΜΕΑ.

Σε όλη τη διάρκεια του έτους, αλλά με μεγαλύτερη συχνότητα κατά τη θερινή περίοδο, εξαιτίας και της διερχόμενης κίνησης, **παρατηρείται πυκνή, για το μέγεθος της πόλης, κίνηση στην Λ. Ειρήνης η οποία σε συνδυασμό με σημαντικές καθυστερήσεις που προκαλούνται από παράνομες σταθμεύσεις και στάσεις, ωθεί πολλούς οδηγούς να ακολουθούν εναλλακτικές διαδρομές, μέσα από τις γειτονιές δυτικά της Λ. Ειρήνης και συγκεκριμένα:**

- Μέσω των οδών Χαονίας – Δ. Κρόκου – Πρ. Ηλία – Νικοπόλεως, στην κατεύθυνση προς Νότο.
- Μέσω των οδών Καρυωτάκη – Πολυτεχνείου – Ζαλόγγου στην κατεύθυνση προς βορά.
- Μέσω των οδών Καλημέρη, Μουστάκη, από την οδό Επτανήσου ή την Πρ. Ηλία προς Λ. Ειρήνης και παραλία.
- Μέσω των οδών Καρυωτάκη προς Πολυτεχνείου (για παράκαμψη και αποφυγή της Λ. Ειρήνης) και Προμηθέως, προς Επτανήσου και Ε.Ο Πρέβεζας - Ηγουμενίτσας

Οι παραπάνω είναι τοπικές οδοί σε περιοχή αμιγούς κατοικίας και παρά το γεγονός ότι έχουν πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και πολύ στενά έως ανύπαρκτα πεζοδρόμια, λειτουργούν στην ουσία ως συλλεκτήριες με σημαντικούς κυκλοφοριακούς φόρτους.

Αντίστοιχες περιπτώσεις οδών που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις, αλλά λειτουργούν ως συλλεκτήριες είναι:

- Οι συζυγείς μονόδρομοι Ατιντάνων και Σελεύκειας, οι οποίοι συνδέουν τον κυκλικό κόμβο στον 'Φόρο', με το Νοσοκομείο της πόλης
- Οι οδοί Σελεύκειας (στο τμήμα από Φόρο έως Ιερού Λόχου) και Χαονίας
- Η οδός Αγίου Σπυρίδωνος, η οποία δεν διαθέτει πεζοδρόμιο προς την πλευρά της θάλασσας

Η περιοχή στερείται ενός ιεραρχημένου δικτύου που θα κάλυπτε με επάρκεια την πρόσβαση προς και από το εσωτερικό του οικισμού και ειδικά του παραδοσιακού πυκνοδομημένου τμήματος του. Το ρόλο των συνδετήριων-συλλεκτήριων οδών με το περιαστικό οδικό δίκτυο της πόλης, στην κατεύθυνση Ανατολή – Δύση διαδραματίζουν οι προαναφερόμενες οδοί, με τα ακατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Ρόλο περιφερειακού άξονα της πόλης προς Δυσμάς, διαδραματίζει το σύμπλεγμα των οδών Κίτσου Τζαβέλα (από Λασκαράτου έως Επτανήσου) - Επτανήσου – Νικοπόλεως – Γρ. Λαμπράκη. Ο εν λόγω άξονας διαθέτει τις ακόλουθες εν δυνάμει κάθετες συνδέσεις προς τις Λεωφόρους Ιωαννίνων και Ειρήνης και το παραλιακό μέτωπο:

- Την οδό Αλαμάνας, με καλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, η οποία όμως δεν συνδέεται απευθείας με τον υφιστάμενο κυκλικό κόμβο της Λ. Ιωαννίνων. Η σύνδεση γίνεται μέσω της οδού Μιαούλη
- Την οδό Κίτσου Τζαβέλα, από τον κυκλικό κόμβο με την οδό Λασκαράτου, έως τον κυκλικό κόμβο στο Φόρο. Η προσπέλαση στο Νοσοκομείο και την παραλία διεξάγεται μέσω του ζεύγους των μονοδρόμων Σελεύκειας και Αντιτάνων, αλλά και της ντάπιας που οδεύει παράλληλα προς αυτούς και λειτουργεί ως οδός διπλής κατεύθυνσης. Όλες οι προαναφερόμενες οδοί δεν διαθέτουν πεζοδρόμια στο μεγαλύτερο τμήμα τους, αλλά ούτε και λωρίδες κυκλοφορίας επαρκούς πλάτους.
- Το ζεύγος μονοδρόμων Καλημέρη – Μουστάκη (προς παραλία) και Καρυωτάκη – Προμηθέως (από παραλία), με ανεπαρκές πλάτος λωρίδων κίνησης των οχημάτων και στενά ή ανύπαρκτα πεζοδρόμια, ενώ αναπτύσσονται και υψηλές σχετικά ταχύτητες. Επιπρόσθετα σε άμεση γειτνίαση με τις εν λόγω οδούς βρίσκονται το 2^ο Νηπιαγωγείο, το Καραμάνειο Νηπιαγωγείο, το 3^ο Δημοτικό Σχολείο, το 1^ο Γυμνάσιο και ο 1^{ος} παιδικός σταθμός Πρέβεζας.

Επιπρόσθετα, στην περιοχή υπάρχει **μεγάλος αριθμός αδιάνοικτων οδικών τμημάτων** με αποτέλεσμα να υπάρχουν ασυνέχειες στην κίνηση των οχημάτων στις τοπικές οδούς, ενώ υπάρχουν και **ελλείψεις στην οριζόντια, κατακόρυφη και πληροφοριακή σήμανση του βασικού οδικού δικτύου.**

Προβλήματα στην κυκλοφορία της **παραλιακής οδού** (Αγίου Σπυρίδωνος), **προκύπτουν από την κίνηση βαρέων οχημάτων** τα οποία μεταφέρουν χύδην φορτίο από το εμπορικό τμήμα του λιμένα της Πρέβεζας με κατεύθυνση κυρίως προς την Ε.Ο. Πρέβεζας- Φιλιππιάδας.

Η μεγάλη ζήτηση για στάθμευση, τόσο από επισκέπτες όσο και από τους κατοίκους του κέντρου, καθιστά τις υπάρχουσες σήμερα νόμιμες θέσεις στάθμευσης ανεπαρκείς,

με αποτέλεσμα την **παράνομη στάση και στάθμευση πλησίον των κόμβων**, τα **διπλοπαρκαρίσματα και τριβές και καθυστερήσεις στις ροές του κύριου οδικού δικτύου του κέντρου**. Παράνομες σταθμεύσεις καταγράφονται και στα πεζοδρομημένα τμήματα της πόλης. Στη Λεωφόρο Ειρήνης, η οποία είναι η κύρια αρτηρία της πόλης, έχουν δημιουργηθεί εσοχές με σαφώς οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης, με σκοπό την αποτροπή των παράνομων σταθμεύσεων στις γωνίες. Παρόλα αυτά, υπάρχει εκτεταμένη παράνομη στάθμευση σε διπλή σειρά, με αποτέλεσμα τη μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας της οδού και τη δημιουργία ουρών αναμονής και καθυστερήσεων. Κυκλοφοριακά προβλήματα που οφείλονται σε παράνομες σταθμεύσεις και συχνές στάσεις οχημάτων παρουσιάζονται στην οδό Παναγή Τσαλδάρη (στο διπλής κατεύθυνσης τμήμα της) και στην παραλιακή οδό Σπηλιάδου.

Στο κέντρο της πόλης υπάρχουν **αναξιοποίητοι αστικοί χώροι**, όπως το Κάστρο του Αγίου Ανδρέα και η τάφος. Οι υφιστάμενοι χώροι πολιτισμού, αναψυχής και πρασίνου είναι ασύνδετοι και υπάρχουν μεγάλοι αναξιοποίητοι μέχρι σήμερα κοινόχρηστοι χώροι τόσο εντός της πόλης, όπως, η χερσαία ζώνη του λιμένα, το παραλιακό μέτωπο, το Φρούριο του Αγίου Γεωργίου, το Κάστρο του Αγίου Ανδρέα, το στρατόπεδο Σολωμού όσο και εκτός της πόλης (μνημεία, αρχαιολογικός χώρος Νικόπολης, Κυανή Ακτή, κ.α.).

Παρουσιάζονται **θέματα οδικής ασφάλειας και λειτουργίας** σε ορισμένους κόμβους, που οφείλονται είτε στο μεγάλο αριθμό διασταυρούμενων κινήσεων ή /και ελλιπή ορατότητα. Πιο συγκεκριμένα:

- Κυκλικός κόμβος στην περιοχή Φόρος, όπου διασταυρώνονται οι ακόλουθοι 7 οδοί: Λ. Ιωαννίνων – Σελεύκειας – Ατιντάνων – Π. Τσαλδάρη – Λ. Ειρήνης – Χαονίας – Κίτσου Τζαβέλα. Στην πραγματικότητα ο κυκλικός κόμβος απαρτίζεται από 11 κλάδους, εκ των οποίων οι 6 είναι κλάδοι εισόδου και οι υπόλοιποι 5 εξόδου. Πέραν του υπερβολικά μεγάλου αριθμού των κινήσεων, μόνο οι προσβάσεις των Λεωφόρων Ιωαννίνων και Ειρήνης έχουν στοιχειώδη διοχετευτική διαρρύθμιση. Στις υπόλοιπες προσβάσεις υπάρχουν, συν τοις άλλοις και παράνομα σταθμευμένα οχήματα. Δεν υπάρχει καμία διάβαση πεζών.
- Στη διασταύρωση των οδών Επτανήσου-Νικοπόλεως-Καλημέρη-Προμηθέως – Προφήτη Ηλία δεν υπάρχουν διοχετευτικές διαρρυθμίσεις στη συμβολή των 5 οδών και σε συνδυασμό με την έλλειψη της κατάλληλης σήμανσης και την ύπαρξη παράνομων σταθμεύσεων, δημιουργείται σύγχυση στους μη εξοικειωμένους οδηγούς, τόσο ως προς την προτεραιότητα όσο και ως προς την κατεύθυνση και τον προσανατολισμό τους.
- Κύπρου – Λεωφόρος Ειρήνης – Προύσης. Δεν υπάρχουν οι απαιτούμενες κρασπεδώσεις τόσο για την καθοδήγηση των οδηγών, όσο και για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης.
- Κίτσου Τζαβέλα — οδός που διέρχεται μέσω της ντάπιας – Σπηλιάδου (παραλιακός δρόμος προς Μαργαρώνα). Η συμβολή των εν λόγω οδών πραγματοποιείται προ της εισόδου του Νοσοκομείου, όπου λειτουργεί και υπαίθριος χώρος στάθμευσης. Υπάρχουν προβλήματα ορατότητας και

καθοδήγησης των οδηγών. Αντίστοιχα θέματα παρουσιάζονται στη γειτονική συμβολή των οδών Ατινάνων – Μ. Μπότσαρη και Σπηλιάδου.

Σημαντικά προβλήματα ορατότητας και δυσλειτουργίας, που οφείλονται στη γεωμετρία τους, παρουσιάζονται στους ακόλουθους κόμβους:

- Ε. Ο. Πρέβεζας/Ηγουμενίσσας - οδός προς ΒΙΠΕ
- Ε. Ο. Πρέβεζας/Ηγουμενίσσας – Λασκαράτου
- Στους δύο κόμβους εισόδου – εξόδου στο Μύτικα με την Ε.Ο. Πρέβεζας - Ηγουμενίσσας
- Στους δύο κόμβους της συνδετήριας οδού (στο ύψος του οικισμού Αρχάγγελος) της Ε.Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίσσας με την Ε. Ο. Φιλιππιάδας/Πρέβεζας
- Στους δύο κόμβους της συνδετήριας οδού της Ε.Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίσσας με την Ε.Ο. Φιλιππιάδας/Πρέβεζας, νότια του Αρχαιολογικού χώρου της Νικόπολης

Στην ευρύτερη πεζοδρομημένη περιοχή του κέντρου, καθώς και στο παραλιακό μέτωπο (οδός Ελ. Βενιζέλου), δεν υπάρχει **έλεγχος στις προσβάσεις των πεζοδρόμων** με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα από παράνομες σταθμεύσεις, φορτοεκφορτώσεις σε όλη τη διάρκεια της ημέρας, ταχυμεταφορές, κλπ.

Σε ότι αφορά στην **ευρύτερη περιοχή** εντοπίστηκαν τα παρακάτω προβλήματα:

- Σε όλο το νότιο παράλιο μέτωπο, από **την Κυανή Ακτή έως τον Άγιο Γεώργιο και τον Παντοκράτορα**, η **υφιστάμενη οδός πρόσβασης είναι διπλής κατεύθυνσης (με οριακό πλάτος για την κίνηση των οχημάτων) χωρίς πεζοδρόμια και ανεπαρκή οδοφωτισμό**. Κατά τους θερινούς μήνες τουριστικής αιχμής, πέραν από την ασφάλεια κίνησης των πεζών, υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις σε θέσεις στάθμευσης.
- Σοβαρά **κυκλοφοριακά προβλήματα εμφανίζονται, κατά τους θερινούς μήνες, στον δρόμο πρόσβασης στην παραλία του Μονολιθίου**, ο οποίος λειτουργεί ως διπλής κατεύθυνσης και ταυτόχρονα υποδέχεται μεγάλο όγκο σταθμεύσεων (σε πολλές περιπτώσεις άναρχα) χωρίς να διαθέτει το κατάλληλο πλάτος. Επισημαίνεται ότι στις ώρες αιχμής καθίσταται αδύνατη η πρόσβαση των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης σε περίπτωση πυρκαγιάς ή ατυχήματος.

Από την έρευνα Π-Π προέκυψε ότι το 28% των μετακινήσεων εντός της πόλης γίνεται πεζή και το 7% με ποδήλατο ή μοτοποδήλατο. Σύμφωνα με την έρευνα αξιολόγησης ποιοτικών δεικτών των Μετακινήσεων με Ποδήλατο και Πεζή, που πραγματοποιήθηκε παράλληλα με την Έρευνα Προέλευσης – Προορισμού η κύρια **επισήμανση όσων κινούνται πεζή είναι ότι σε ένα σημαντικό μέρος της διαδρομής τους δεν υπάρχουν πεζοδρόμια**. Αντίστοιχα, **7 στους 10 ποδηλάτες θεωρούν απαράδεκτο το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων**.

Για τις μετακινήσεις με ποδήλατο, **δεν υπάρχει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο αξόνων ροής ποδηλάτων** και συγκεκριμένα:

- Δεν υπάρχει σύνδεση των υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων δυτικά της Λεωφόρου Ειρήνης με το κέντρο της πόλης και το παραλιακό μέτωπο.

- Δεν υπάρχει σύνδεση με την Κυανή Ακτή, τα ΤΕΙ και τους βασικούς οικισμούς περιφερειακά της πόλης (Μύτικας, Παντοκράτορας, Άγιος Γεώργιος, Ψαθάκι, κλπ).

Μεγάλο τμήμα των υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων είναι εκτός των ισχυουσών προδιαγραφών. Όπως φαίνεται στις εικόνες που ακολουθούν, το πλάτος των λωρίδων ποδηλάτου δεν ακολουθεί τις σύγχρονες προδιαγραφές, ενώ εντός του εύρους των ποδηλατοδρόμων έχουν τοποθετηθεί ιστοί οδοφωτισμού, ιστοί με πινακίδες σήμανσης, δένδρα, κλπ, με αποτέλεσμα το εύρος τους να περιορίζεται ακόμη περισσότερο και να καθίσταται ιδιαίτερα επικίνδυνη η κίνηση των ποδηλάτων σε αυτούς. Επιπρόσθετα, δεν υπάρχει σε αρκετά σημεία επαρκές πλάτος πεζοδρομίου για την ασφαλή κίνηση των πεζών, παράλληλα με τα ποδήλατα, με αποτέλεσμα οι πεζοί να κινούνται υποχρεωτικά και αυτοί στο εύρος των ποδηλατοδρόμων.



Στο παρακάτω **Σχήμα 1.2.1** παρουσιάζονται οι προβλεπόμενες από τις ισχύουσες προδιαγραφές τυπικές διατομές για λωρίδες ποδηλάτου μονής και διπλής κατεύθυνσης.

Σχήμα 1.2.1. Τυπικές Διατομές διαδρόμου ποδηλάτου μονής και διπλής κατεύθυνσης σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές.

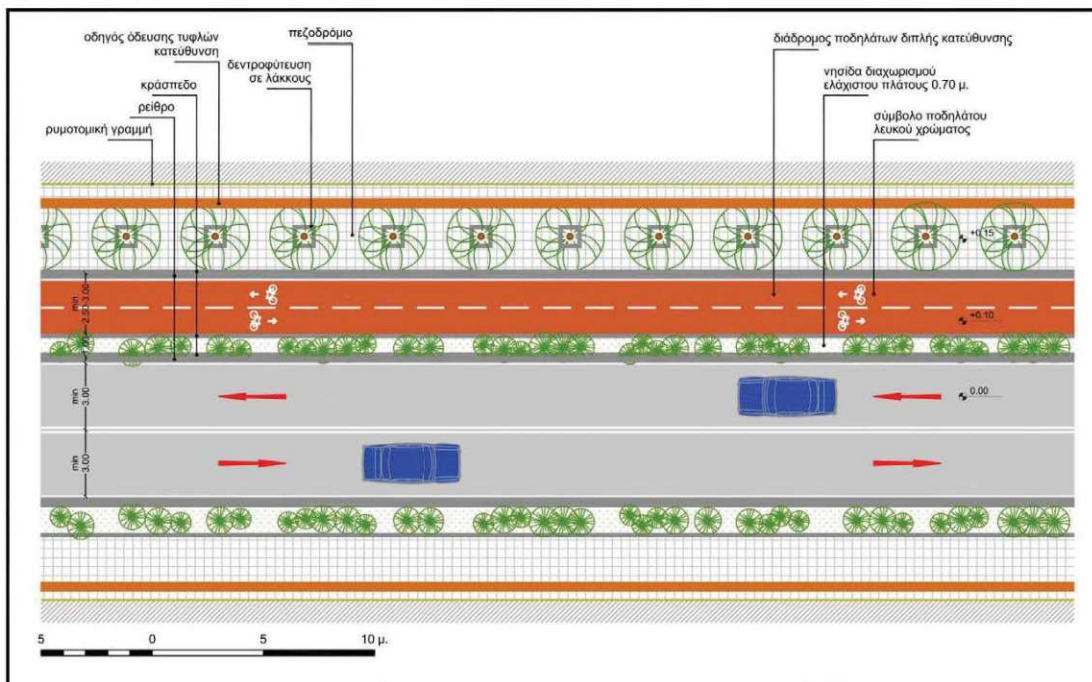
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
Γ.Γ.Υ./Δ.Ο.Υ./ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ (στ')

Σχήμα 3-27 Διάδρομος ποδηλάτων μονής κατεύθυνσης | τυπική διατομή



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
Γ.Γ.Υ./Δ.Ο.Υ./ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ (στ')

Σχήμα 3-28 Διάδρομος ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης | κάτοψη



1.3 Οδικό Δίκτυο – Διαχείριση Κυκλοφορίας

1.3.1 Προγραμματιζόμενες Οδικές Υποδομές

Οι προγραμματιζόμενες οδικές υποδομές στην ευρύτερη περιοχή της Πρέβεζας, απεικονίζονται στο **Σχήμα 1.3.1** και περιγράφονται στη συνέχεια.

1. Η νότια σύνδεση (Αμβρακία οδός), η οποία θα εκκινεί από Α/Κ Αμβρακίας και θα καταλήγει στην υποθαλάσσια σήραγγα του Ακτίου, βρίσκεται υπό κατασκευή και σύντομα θα αποδοθούν στην κυκλοφορία τμήματα της. Η ολοκλήρωση των έργων κατασκευής της θεωρείται, ότι θα έχει ολοκληρωθεί σε 5 έτη (βραχυπρόθεσμος ορίζοντας).
2. Υπό δημοπράτηση βρίσκεται και η σύνδεση της Πρέβεζας με τη Λευκάδα, η οποία στην τελική της μορφή θα γίνεται μέσω της Αμβρακίας οδού και στη συνέχεια μέσω του νέου οδικού άξονα Άγιος Νικόλαος – Λευκάδα. Η ολοκλήρωση του έργου θεωρείται ότι θα έχει ολοκληρωθεί σε 5 έτη (βραχυπρόθεσμος ορίζοντας).
3. Η βόρεια σύνδεση προς τον Α/Κ Φιλιππιάδος βρίσκεται στο στάδιο της μελέτης. Θα εκκινεί από την έξοδο της υποθαλάσσιας αρτηρίας του Ακτίου, θα οδεύει μέσω της Ε.Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας, ο οποίος θα αναβαθμισθεί, θα διαθέτει παράπλευρες οδούς (από Παντοκράτορα έως τον κόμβο Μύτικα) και ελεγχόμενες προσβάσεις. Στη συνέχεια θα οδεύει μέσω ενός νέου οδικού άξονα, με 2+2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα, από τον κόμβο Φραξήλας έως τον κόμβο Λιμποχωβίτη, όπου και θα συναντά την Ε.Ο. Πρέβεζας – Φιλιππιάδας. Με αυτό τον τρόπο θα παρακάμπτεται ο Αρχαιολογικός χώρος της Νικόπολης. Η ολοκλήρωση των έργων κατασκευής της θεωρείται ότι θα έχει ολοκληρωθεί σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα.
4. Η Ε.Ο. Πρέβεζας – Φιλιππιάδας θα ανακατασκευαστεί και θα αποκτήσει διατομή με 2+2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα ακολουθώντας, ως επί το πλείστον τη σημερινή χάραξη. Σημειώνεται, ότι σύμφωνα με τον προγραμματισμό, θα προβλέπεται παράκαμψη του οικισμού του Λούρου. Η ολοκλήρωση των έργων κατασκευής της θεωρείται ότι θα έχει ολοκληρωθεί σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα.

Σχήμα 1.3.1. Προγραμματιζόμενες Οδικές Υποδομές



1.3.2 Εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο περιοχής Μελέτης

Στα υπόβαθρα με τις προτάσεις του ΣΒΑΚ, λήφθηκε υπόψη το εγκεκριμένο ρυμοτομικό της περιοχής, στο οποίο προβλέπεται τόσο η διάνοιξη ορισμένων οδικών τμημάτων, όσο και η πεζοδρόμηση σημαντικού αριθμού τοπικών οδών. Στα πλαίσια της παρούσας μελέτης κατά κανόνα διατηρήθηκαν οι οδοί, οι οποίες είναι χαρακτηρισμένοι ως πεζόδρομοι.

1.3.3 Προτεινόμενες Παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο

Από την ανάλυση των στοιχείων της υφιστάμενης κατάστασης, τα ερωτηματολόγια, τις συζητήσεις με την Τεχνική Υπηρεσία και τους φορείς της πόλης προκύπτει η σαφής κυριαρχία της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (ΙΧ και ΜΟΤΟ), ως βασικού μέσου για τις αστικές και περιαστικές μετακινήσεις. Δεν υπάρχει ένα σαφώς ιεραρχημένο δίκτυο που να συνδέει τις γειτονίες της Πρέβεζας με τον κεντρικό πυρήνα και την παραλία, με αποτέλεσμα αρκετές οδοί με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά να χρησιμοποιούνται ως συλλεκτήριες οδοί.

Τα εναλλακτικά σενάρια βιώσιμης κινητικότητας που παρουσιάζονται στη συνέχεια έχουν ως βασική στόχευση τη δημιουργία ενός ελκυστικού περιβάλλοντος για την κίνηση πεζών και ποδηλατών σε όλη την πόλη, σύμφωνα με τις επιταγές του διαμορφωμένου, στα πλαίσια της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ, στρατηγικού οράματος "**Πρέβεζα φιλική στον πεζό και το ποδήλατο**".

Οι προτεινόμενες, στα πλαίσια της δημιουργίας συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας, παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο, οι οποίες θα τεθούν σε διαβούλευση, αφορούν 4 θεματικές ενότητες με 3 αντίστοιχους χρονικούς ορίζοντες υλοποίησης (βραχυπρόθεσμος, μεσοπρόθεσμος, μακροπρόθεσμος):

- **Την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων στην κυκλοφοριακή δομή της Παλαιάς Πόλης και του παραλιακού μετώπου και τη μετατροπή της, σε όλη την έκταση, σε περιοχή πεζοδρόμων και οδών πρόσβασης ήπιας κυκλοφορίας, που θα διαθέτει ένα εκτεταμένο δίκτυο υποδομών για περπάτημα και ποδηλασία, καθιστώντας τη ακόμη περισσότερο ελκυστική και φιλική για τον επισκέπτη και τον κάτοικο.**
- **Την προστασία των γειτονιών από τη διαμπερή κυκλοφορία μέσω τοπικών οδών με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά.** Τη μετατροπή όλων των τοπικής σημασίας οδών, στον ευρύτερο κεντρικό Πυρήνα της Πρέβεζας, σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με συχνές εναλλαγές στη φορά κίνησης, έτσι ώστε να αποτρέπονται οι διαμπερείς κινήσεις μέσω αυτών. Το δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας, θα εξυπηρετεί μόνο την πρόσβαση στις παρόδιες ιδιοκτησίες, με χαμηλές ταχύτητες (20-30 χλμ/ώρα) και ταυτόχρονα θα κάνει αρμονική τη συνύπαρξη πεζών, ποδηλατιστών και αυτοκινήτων.
- **Τον σαφή καθορισμό ενός βασικού οδικού δικτύου, το οποίο οι οδηγοί των οχημάτων θα έχουν στη διάθεσή τους για να κινηθούν (και να σταθμεύσουν σε καθορισμένους χώρους), χωρίς καθυστερήσεις, με ασφάλεια και με**

απλοποίηση, όπου αυτό είναι εφικτό, των κινήσεων στους σημαντικούς κόμβους.

- **Τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου ροής πεζών και ποδηλάτων** στην ευρύτερη κεντρική περιοχή της πόλης και στο παραλιακό μέτωπο, σύμφωνα με τη φιλοσοφία και τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, **έτσι ώστε να διαμορφωθούν οι κατάλληλες συνθήκες για τη σταδιακή απεξάρτηση από το ΙΧ**, για βασικές καθημερινές μετακινήσεις μικρού και μέσου βεληνεκούς.

1.3.3.1 Βραχυπρόθεσμος Ορίζοντας: Υπεραστικά οδικά έργα - Προτεινόμενες Παρεμβάσεις στο αστικό οδικό δίκτυο

- **Τα μεγάλα υπεραστικά οδικά έργα**, τα οποία αναμένεται να έχουν ολοκληρωθεί σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα πενταετίας, (**Σχέδιο Π-1, Σχήμα 1.3.2**) είναι:
 - Η νότια σύνδεση (Αμβρακία οδός) της Πρέβεζας με την Ιόνια οδό.
 - Η σύνδεση της Πρέβεζας με τη Λευκάδα, μέσω της Αμβρακίας οδού και του νέου οδικού άξονα Άγιος Νικόλαος – Λευκάδα.
 - Οι παράπλευρες οδοί της Ε.Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας, από Παντοκράτορα έως Μύτικα.
 - Η ολοκλήρωση των οδικών έργων που περιλαμβάνονται στην **‘Μελέτη Συγκοινωνιακών έργων ανάδειξης Αρχαιολογικού Χώρου Νικόπολης**

Σχήμα 1.3.2. Προβλεπόμενα οδικά έργα ανά χρονικό
Ορίζοντα.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΕΤΑΙ
ΣΕ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟ ΟΡΙΖΟΝΤΑ

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΕΘΝΙΚΟ & ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΕΘΝΙΚΟ & ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΥ ΑΝΑΒΑΘΜΙΖΕΤΑΙ
ΣΕ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟ ΟΡΙΖΟΝΤΑ

ΕΘΝΙΚΟ & ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΥ ΑΝΑΒΑΘΜΙΖΕΤΑΙ
ΣΕ ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟ ΟΡΙΖΟΝΤΑ

ΕΘΝΙΚΟ & ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΕΤΑΙ
ΣΕ ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟ ΟΡΙΖΟΝΤΑ

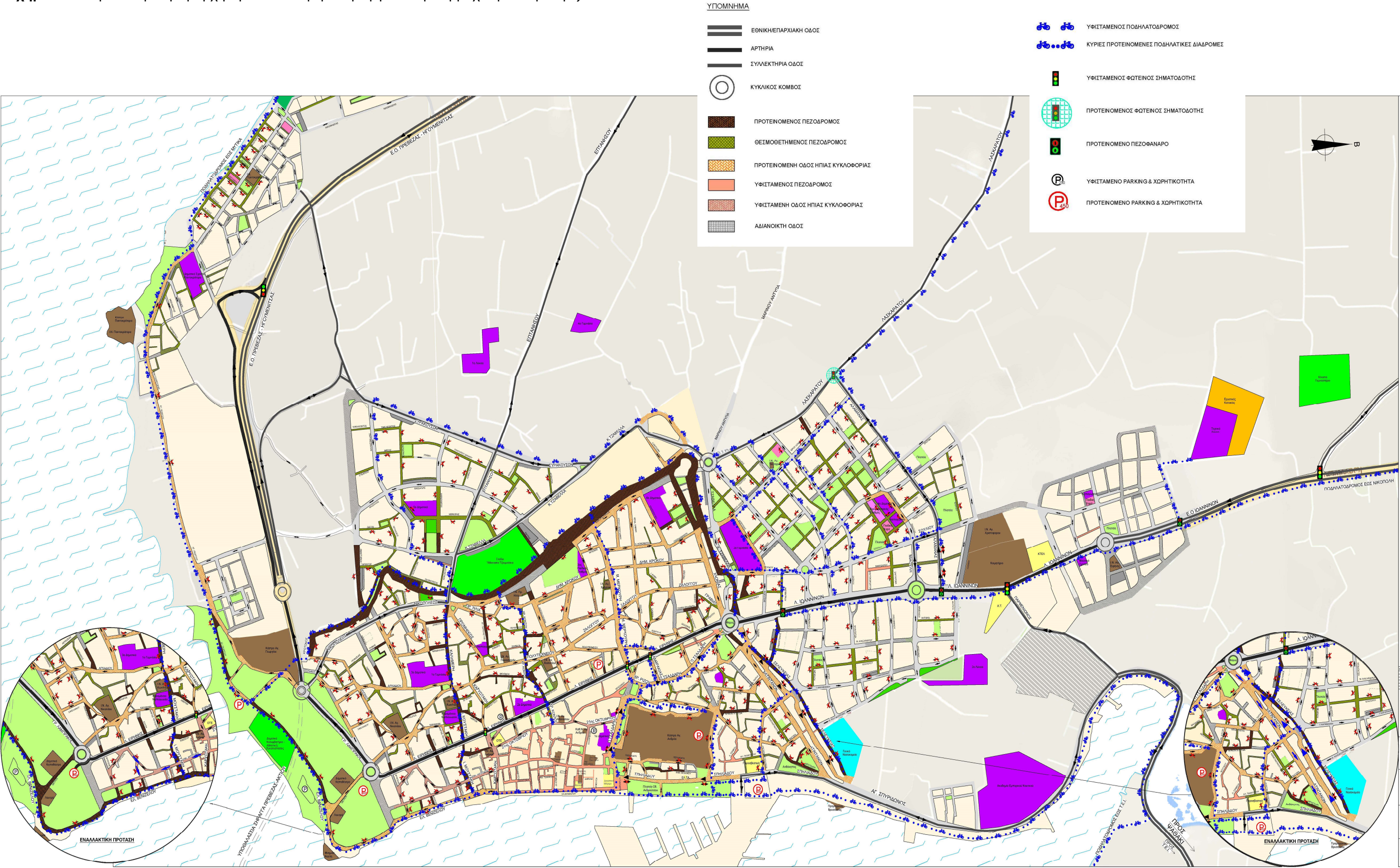
ΕΘΝΙΚΟ & ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΥ ΑΝΑΒΑΘΜΙΖΕΤΑΙ
ΣΕ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟ ΟΡΙΖΟΝΤΑ

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΡΤΗΡΙΑ

ΑΣΤΙΚΗ ΑΡΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΕΤΑΙ ΣΕ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟ ΟΡΙΖΟΝΤΑ



Σχήμα 1.3.3 Προτεινόμενη Ιεράρχηση και κυκλοφοριακή Οργάνωση σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα.



➤ **Αστικό Οδικό Δίκτυο**

Οι προτάσεις ιεράρχησης και κυκλοφοριακής οργάνωσης **του αστικού οδικού δικτύου** της περιοχής μελέτης, με λήψη διαχειριστικών μέτρων άμεσης εφαρμογής παρουσιάζονται στο συνημμένο **Σχέδιο Π-2.1** και το **Σχήμα 1.3.3**.

Τον ρόλο της περιμετρικής οδού της πόλης θα εξακολουθήσει να διαδραματίζει το σύμπλεγμα των οδών Γρ. Λαμπράκη, Ε.Ο Πρέβεζας –Ηγουμενίτσας, Συρακουσών, Κ. Τζαβέλα, Λασκαράτου, Αλαμάνας, Μιαούλη, οι οποίοι θα λειτουργούν ως διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας.

Ο άξονας Λ. Ιωαννίνων – Λ. Ειρήνης θα εξακολουθήσει να είναι η βασική αρτηρία της πόλης, στην κατεύθυνση Βοράς – Νότος.

Οι βασικές παρεμβάσεις στο αστικό οδικό δίκτυο, οι οποίες προτείνονται σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα είναι:

1. Παραλιακό Μέτωπο - Παλαιά Πόλη

Στην παλαιά πόλη της Πρέβεζας έχουν υλοποιηθεί τα προηγούμενα χρόνια εκτεταμένες πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας με κατάστρωμα από κυβόλιθο (Έργο: Ανάπλαση Οδών 21^{ης} Οκτωβρίου- Καρυωτάκη-Εθνικής Αντίστασης και κάθετων οδών). Στην παρούσα φάση έχει ολοκληρωθεί η μελέτη εφαρμογής για την τάφρο του Αγίου Ανδρέα, στην οποία προβλέπεται η διαμόρφωση με κυβόλιθο και των οδών περιμετρικά του τείχους. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ προτείνεται η επέκταση των έργων ανάπλασης/αισθητικής αναβάθμισης των οδών της περιοχής και η διαμόρφωση τους ως ήπιας, με στόχο την ομογενοποίηση της παλαιάς πόλης και την ανάδειξη της ιστορικής της ταυτότητας.

Οι βασικότερες παρεμβάσεις είναι:

- Οι οδοί της παλαιάς πόλης βόρεια της Π. Τσαλδάρη μονοδρομούνται και διαμορφώνονται ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας.
- Μονοδρόμηση της οδού Σπηλιάδου, από την είσοδο / έξοδο του λιμένα έως την οδό Π. Τσαλδάρη, με κατεύθυνση προς Π. Τσαλδάρη και μονοδρόμηση της οδού Π. Τσαλδάρη, στο τμήμα της από Σπηλιάδου έως 21^{ης} Οκτωβρίου, με κατεύθυνση προς 21^{ης} Οκτωβρίου.
- Στο παραλιακό μέτωπο προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού Ελ. Βενιζέλου στο τμήμα από Καρυωτάκη έως Μεταξά (Λουτρά, Δημοτικό Κηποθέατρο) με κατεύθυνση προς Κυανή Ακτή. Με την μονοδρόμηση θα μειωθούν σημαντικά οι κυκλοφοριακοί φόρτοι των οχημάτων, ενώ συγχρόνως εξασφαλίζεται η απαιτούμενη επιφάνεια για τη δημιουργία άξονα ροής πεζών και ποδηλάτων, με ανάλογα χαρακτηριστικά με εκείνα του ήδη πεζοδρομημένου τμήματος της παραλίας.
- Πεζοδρόμηση της οδού Μουστάκη και δημιουργία άξονα ροής πεζών και ποδηλάτων που συνδέει τις γειτονιές δυτικά της Λ. Ειρήνης με την παλαιά πόλη και το παραλιακό μέτωπο.
- Στην παραλιακή οδό **Αγίου Σπυρίδωνος προτείνεται η δημιουργία αμφίπλευρων πεζοδρομίων σε όλο το μήκος της σε συνδυασμό με ποδηλατόδρομο προς την πλευρά της παραλίας**. Η ως άνω πρόταση μπορεί να υλοποιηθεί σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα με την προσθήκη ξύλινης επέκτασης (deck) προς την πλευρά της θάλασσας για την

κίνηση των πεζών και των ποδηλατιστών. Ο ποδηλατόδρομος θα φτάνει μέχρι το γεφυράκι στην λιμνοθάλασσα και στη συνέχεια θα οδεύει παραλιακά έως το Ψαθάκι και το ΤΕΙ. Εναλλακτικά, με προοπτική υλοποίησης σε μεσομακροπρόθεσμο ορίζοντα, θα μπορούσε να διερευνηθεί η βελτίωση της διατομής της οδού (πλάτη λωρίδων κυκλοφορίας, πλάτος πεζοδρομίων, λωρίδα ποδηλάτου, διαχωριστική ζώνη φύτευσης), μέσω της επέκτασης της χερσαίας ζώνης.

Εικόνα 1. Οδός Αγίου Σπυρίδωνος

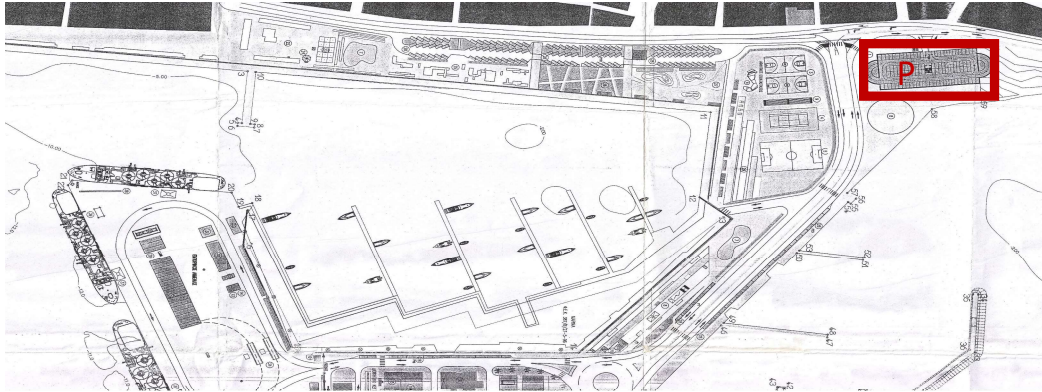


- Προτείνεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης στα δύο άκρα της παραλιακής Ζώνης και εντός του Κάστρου του Αγίου Ανδρέα. Πιο συγκεκριμένα:
 - Στο βόρειο άκρο (Πύλη του λιμένα) όπου και υφίσταται σημαντική υψομετρική διαφορά με την οδό Σπηλιάδου, προτείνεται η δημιουργία υπέργειου χώρου στάθμευσης χωρητικότητας 450 θέσεων, στην έκταση που απεικονίζεται στην παρακάτω **Εικόνα 2**. Το κτίριο θα αποτελείται από ισόγειο και δύο ορόφους στάθμευσης και επιθυμητό είναι να διαθέτει φυτεμένο δώμα. Ο εν λόγω χώρος προτείνεται και στο Masterplan του Λιμένα. Η υλοποίηση του υπέργειου σταθμού θα δώσει τη δυνατότητα ανάπλασης του υφιστάμενου υπαίθριου χώρου στάθμευσης, μεταξύ της μαρίνας και της οδού Σπηλιάδη και τη μετατροπή του σε κοινόχρηστο χώρο πρασίνου. Στο masterplan του λιμένα (**Εικόνα 3**) προτείνεται να αναπλασθεί η μισή επιφάνεια του χώρου στάθμευσης.

Εικόνα 2. Θέση προτεινόμενου χώρου στάθμευσης στον λιμένα



Εικόνα 3. Θέση προτεινόμενου χώρου στάθμευσης και ανάπτυξη του υφιστάμενου υπαίθριου, σύμφωνα με το Masterplan του Λιμένα.



- Δημιουργία χώρου στάθμευσης, ενδεικτικής χωρητικότητας 200 οχημάτων, εντός του Κάστρου του Αγίου Ανδρέα τόσο για την εξυπηρέτηση των προβλεπόμενων χρήσεων στις κτιριακές του εγκαταστάσεις, όσο και για την ικανοποίηση των αναγκών στάθμευσης των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής (Εικόνα 4).

Εικόνα 4. Θέση προτεινόμενου χώρου στάθμευσης στο κάστρο Αγίου Ανδρέα.



- Δημιουργία υπαίθριου χώρου στάθμευσης 300 οχημάτων, στην περιοχή των Λουτρών, η πρόσβαση στον οποίο θα διεξάγεται μέσω του κυκλικού κόμβου Λ. Ειρήνης – Γρ. Λαμπράκη (Εικόνα 5).

Εικόνα 5. Θέση προτεινόμενου υπαίθριου χώρου στάθμευσης στα Λουτρά

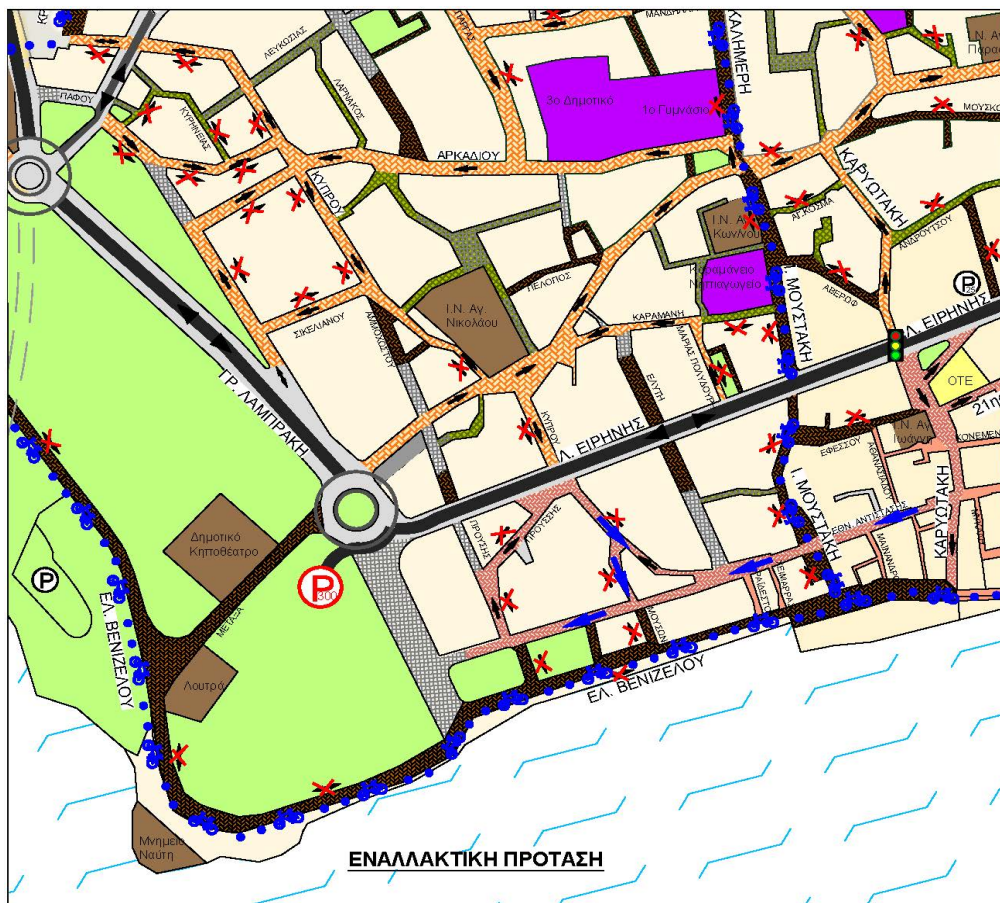


Η προσπέλαση στην παλαιά πόλη θα γίνεται μέσω των ακόλουθων οδών:

- Η είσοδος στην παλαιά πόλη από βορρά θα γίνεται μέσω της οδού Σπηλιάδου (τόσο για τα οχήματα με προέλευση την οδό Αγίου Σπυρίδωνος όσο και για εκείνα που μέσω του κυκλικού κόμβου Φόρος θα ακολουθούν την οδό ήπιας κυκλοφορίας επί της Ντάπιας, με κατεύθυνση προς παραλία). Τα οχήματα στη συνέχεια θα πορεύονται στην οδό Π. Τσαλδάρη και θα εξέρχονται στην Λ. Ειρήνης μέσω της οδού Αμβρακίας ή θα κατευθύνονται τον κυκλικό κόμβο στη θέση 'Φόρος'. Μέσω αυτής της διαδρομής εξυπηρετείται και η προσπέλαση προς τους χώρους στάθμευσης (τους υφιστάμενους, αλλά και τον προτεινόμενο στο κάστρο του Αγίου Ανδρέα) της παλαιάς πόλης. Επιπλέον, τα οχήματα θα έχουν τη δυνατότητα να κινηθούν περιμετρικά του κάστρου του Αγίου Ανδρέα.
- Η είσοδος των οχημάτων στην παλαιά πόλη στο ύψος του ΟΤΕ, θα εξυπηρετείται από την οδό Καρυωτάκη, μέσω του σηματοδοτούμενου κόμβου με τη Λ. Ειρήνης (δεξιόστροφες και αριστερόστροφες κινήσεις). Τα οχήματα στη συνέχεια θα μπορούν να κινηθούν είτε προς την οδό Ελ. Βενιζέλου και να εξέλθουν μέσω της οδού Προύσης ή μέσω της οδού Μεταξά και του κυκλικού κόμβου στο Κηποθέατρο, είτε να ακολουθήσουν την οδό 21^{ης} Οκτωβρίου με κατεύθυνση προς το Κάστρο του Αγίου Ανδρέα και την οδό Π. Τσαλδάρη.
- Η είσοδος των οχημάτων στην παλαιά πόλη στο ύψος του κάστρου του Αγίου Ανδρέα θα εξυπηρετείται από την οδό Χρ. Ρίζου και τα οχήματα θα ακολουθούν τη διαδρομή Π. Τσαλδάρη – κόμβος Φόρου (ή εναλλακτικά οδός Αμβρακίας).

Εναλλακτικά, ως μία πιο ριζοσπαστική προσέγγιση στην κυκλοφοριακή οργάνωση του παραλιακού μετώπου της παλαιάς πόλης, **προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού Ελ. Βενιζέλου, σε όλο το μήκος της έως τα Λουτρά, καθώς και της οδού Μεταξά (Σχήμα 1.3.4).** Σε αυτή την περίπτωση το αυτοκίνητο απομακρύνεται από την παραλία και η παλαιά πόλη ένωνεται με τη θάλασσα σε όλο το μήκος της, από την Πλατεία Ανδρούτσου έως τα Λουτρά. Οι κινήσεις των οχημάτων στο νότιο τμήμα της παλαιάς πόλης θα εξυπηρετούνται μέσω των οδών Καρυωτάκη, Εθν. Αντίστασης και Προύσης.)

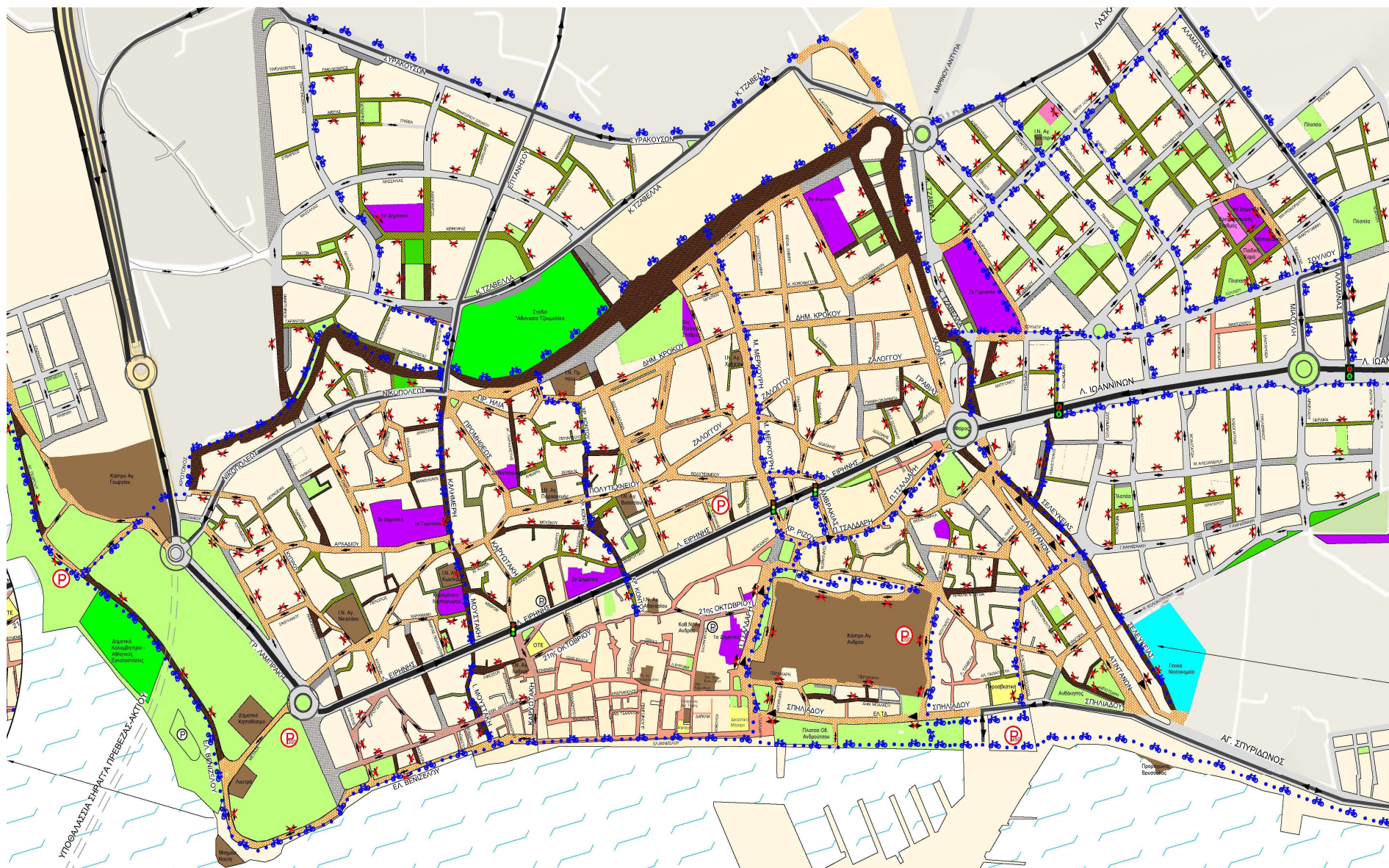
Σχήμα 1.3.4 Εναλλακτική Πρόταση – Πεζοδρόμηση οδών Ελ. Βενιζέλου και Μεταβά.



2. Ντάπια

Προτείνεται η επέκταση του υφιστάμενου πεζοδρόμου - ποδηλατόδρομου στο τμήμα της Ντάπιας από την οδό Χαονίου έως την Επτανήσου (Στάδιο Αθανασία Τζουμελέκα) έως τον Άγιο Γεώργιο και την Κυανή Ακτή (προς νότο) και έως τον κόμβο του Φόρου (προς βορά). Στη συνέχεια, για τη σύνδεση με το Νοσοκομείο και το παραλιακό μέτωπο (οδός Σπηλιάδου), προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού Σελεύκειας (από Φιλώτα έως Αγ. Σπυρίδωνος), η οποία σήμερα χρησιμοποιείται ως οδός πρόσβασης προς τον Φόρο, παρά το γεγονός ότι διαθέτει πολύ πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Το τμήμα της ντάπιας που οδεύει μεταξύ των οδών Σελεύκειας και Ατιντάνων και σήμερα λειτουργεί ως οδός διπλής κατεύθυνσης, προτείνεται να μετατραπεί σε οδό ήπιας κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς τον λιμένα. Με τον ως άνω περιγραφόμενο τρόπο δημιουργείται ένας άξονας ροής πεζών και ποδηλάτων που 'αγκαλιάζει' την ευρύτερη κεντρική περιοχή, από την Κυανή Ακτή μέχρι το Νοσοκομείο.

Σχήμα 1.3.5 Ντάττια



3. Κυκλικός κόμβος στη θέση Φόρος

Απλούστευση των κινήσεων στον κυκλικό κόμβο του Φόρου, αφού με την προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωση (κατάργηση της εισόδου στον κόμβο μέσω των οδών Κ. Τζαβέλλα και Χαονίας, κατάργηση της εξόδου από τον κόμβο μέσω της οδού Ατιντάνων με αντίστοιχη αντιδρόμηση της οδού Σελεύκειας και μετατροπή της σε κλάδο εξόδου από τον κόμβο), ο κόμβος θα απαρτίζεται από 8 κλάδους (από 11 σήμερα), εκ των οποίων οι 3 είναι κλάδοι εισόδου (από 6 σήμερα) και οι υπόλοιποι 5 εξόδου. Επιπλέον, προτείνεται η αναδιαμόρφωση του κόμβου (μελέτη εφαρμογής) για τη βελτίωση της διοχετευτικής του διαρρύθμισης και η δημιουργία διαβάσεων για την ασφαλή διάσχιση του από τους πεζούς.

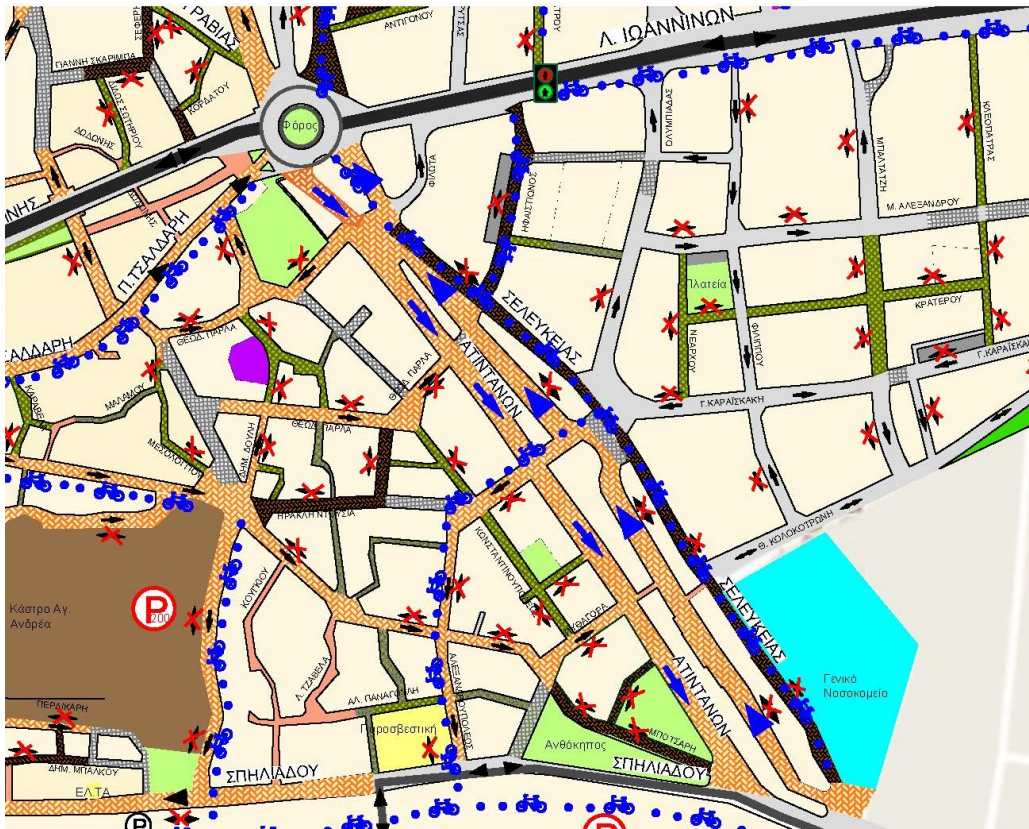
Σχήμα 1.3.6 Απλούστευση κινήσεων στον κόμβο 'Φόρος'.



Σε ότι αφορά στην περιοχή μεταξύ του κόμβου στον Φόρο και του νοσοκομείου, πέραν της πεζοδρόμησης της οδού Σελεύκειας, προτείνονται δύο εναλλακτικές προτάσεις για τη φορά κατεύθυνσης της «Ντάπιας» και της οδού Ατιντάνων. Η βασική πρόταση προβλέπει φορά κίνησης της Ντάπιας προς την παραλία, για δε την Ατιντάνων εναλλαγή της φοράς, έτσι ώστε να αποτρέπεται η διαμπερής διάσχιση της (Σχήμα 1.3.6). Εναλλακτικά προτείνεται η δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων ήπιας κυκλοφορίας, με την Ατιντάνων να διατηρεί τη σημερινή της φορά (προς την παραλία) και το δρόμο της Ντάπιας να έχει φορά προς το Φόρο, υποκαθιστώντας στην ουσία

την οδό Σελεύκειας και επιβαρύνοντας τον κυκλικό κόμβο με μία ακόμη κίνηση εισόδου σε αυτόν (Σχήμα 1.3.7). Επίσης, προτείνεται η διαμόρφωση του κόμβου μπροστά στο νοσοκομείο για τη βελτίωση της διοχετευτική του διαρρύθμισης και στις δύο εναλλακτικές λύσεις

Σχήμα 1.3.7 Εναλλακτική κυκλοφοριακή Οργάνωση



4. Περιοχή δυτικά της Λ. Ειρήνης (Ματζίρικα, Τραχωμάτικο, Άγιος Νικόλαος)

Πρόκειται κατά βάση για περιοχή αμιγούς κατοικίας με κάποια καταστήματα τοπικής εμβέλειας. Βασικός στόχος της προτεινόμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης είναι η αποτροπή των υφιστάμενων διαμπερών διασχίσεων των τοπικών οδών, κυρίως κατά μήκος των ακόλουθων οδικών συνδέσεων:

- Πολυτεχνείου- Ζαλόγγου,
- Πρ. Ηλία – Δημ. Κρόκου
- Καλημέρη (Κλεμανσώ) – Μουστάκη.
- Προμηθέως - Καρυωτάκη

Προς αυτή την κατεύθυνση, οι γειτονιές οργάνωνονται ως κυκλοφοριακά προστατευμένες κυψέλες. Οι οδοί μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με εναλλαγές στη φορά κίνησης, έτσι ώστε να χρησιμοποιούνται για πρόσβαση των κατοίκων και να αποθαρρύνεται η διαμπερή κυκλοφορία. Η περιοχή θα συνδέεται με το βασικό οδικό δίκτυο:

- στον κυκλικό κόμβο στη θέση 'Φόρος' μέσω της οδού Χαονίας (είσοδος στην περιοχή)
- στο σηματοδοτούμενο κόμβο Μελίνας Μερκούρη – Λ. Ειρήνης, μέσω της οδού Μελίνας Μερκούρη, η οποία διαθέτει επαρκές πλάτος και θα λειτουργεί ως διπλής κατεύθυνσης (είσοδος – έξοδος).
- στο σηματοδοτούμενο κόμβο Καρυωτάκη - Λ. Ειρήνης (είσοδος).
- Στον κυκλικό κόμβο Λ. Ειρήνης – Γρηγορίου Λαμπράκη (είσοδος – έξοδος).
- Στον κυκλικό κόμβο Νικοπόλεως – Γρηγ. Λαμπράκη (είσοδος – έξοδος).
- Στον κόμβο Επτανήσου – Νικοπόλεως (είσοδος μέσω Προμηθέως, έξοδος μέσω Προφ. Ηλία) .

Οι κύριες προτεινόμενες παρεμβάσεις προς την κατεύθυνση της ηπιοποίησης της κυκλοφορίας , είναι:

- Αναδιαμόρφωση των οδών Ζαλόγγου, Πολυτεχνείου, Δημ . Κρόκου, Πρ. Ηλία και Προμηθέως και μετατροπή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας με συχνές εναλλαγές στη φορά κίνησης των οχημάτων.
- Πεζοδρόμηση των οδών Καλημέρη - Μουστάκη, οι οποίες διέρχονται από τα σχολικά συγκροτήματα της περιοχής (1^ο Γυμνάσιο, 3^ο Δημοτικό, Καραμάνιο Νηπιαγωγείο) και δημιουργία ενός βασικού άξονα ροής πεζών και ποδηλάτων, ο οποίος θα συνδέει την περιοχή, το Στάδιο και τον ποδηλατόδρομο στην Ντάπια με τον κεντρικό πυρήνα και την παραλία.
- Πεζοδρόμηση της οδού Κοντού από την Προφήτη Ηλία μέχρι την παλιά πόλη.
- Υιοθέτηση όλων των θεσμοθετημένων πεζοδρόμων και πρόταση για την πεζοδρόμηση και άλλων οδικών τμημάτων μικρού πλάτους.
- Σταδιακή διαμόρφωση σε βάθος 10ετίας όλων των τοπικών οδών ως ήπιας κυκλοφορίας (ενιαία επιφάνεια για κίνηση πεζών και οχημάτων, οφιοειδής κίνηση οχημάτων, πλακόστρωση με κυβόλιθο)
- Αναδιαμόρφωση του κόμβου στη συμβολή των οδών Επτανήσου-Νικοπόλεως –Προμηθέως –Προφήτη Ηλία για τη βελτίωση της διοχετευτικής του διαρρύθμισης.

Όπως φαίνεται στο **Σχέδιο Π-1.1**, προτείνεται, συν τοις άλλοις, ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, το οποίο συνδέει την εν λόγω περιοχή με τον κεντρικό Πυρήνα της πόλης. (βλ. Κεφ 3.4.)

5. Περιοχή Κυανή Ακτή έως Κάστρο Παντοκράτορα

Οι παρεμβάσεις στο παραλιακό μέτωπο της Κυανής ακτής έως το Κάστρο του Παντοκράτορα περιλαμβάνουν:

- Την πεζοδρόμηση της παραλιακής οδού Ελ. Βενιζέλου, από την οδό Μεταξά (μετά τη νέα προτεινόμενη είσοδο-έξοδο του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης) έως την κάθετη οδό που τη συνδέει με την Γρ. Λαμπράκη, στο ύψος του Κάστρου του Αγίου Γεωργίου.
- Τη διατήρηση του χώρου στάθμευσης στην Κυανή Ακτή, πλησίον του Δημοτικού κολυμβητηρίου, για την εξυπηρέτηση των αυξημένων αναγκών στάθμευσης στην περιοχή κυρίως κατά τη θερινή τουριστική περίοδο. Προτείνεται η δημιουργία νέου συνδετήριου δρόμου εισόδου – εξόδου, όσον το

δυνατό εγγύτερα στην οδό Μεταξά, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το μήκος του πεζοδρομημένου τμήματος της Ελ. Βενιζέλου.

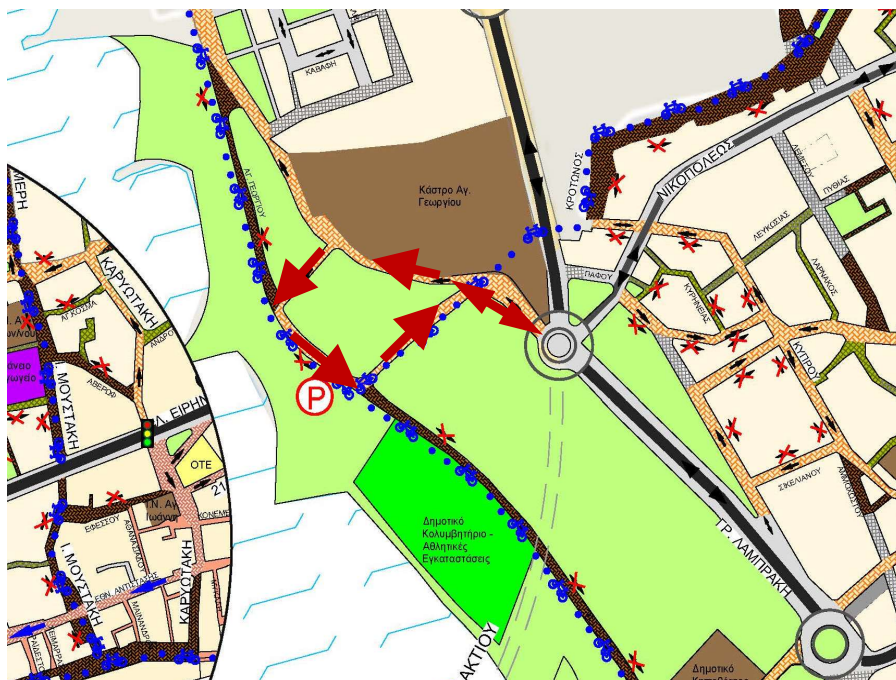
- Τη δημιουργία, με ήπιες παρεμβάσεις, κάποιων μικρών χώρων στάθμευσης, ενταγμένων αισθητικά στο τοπίο, μεταξύ τέλους του πεζοδρομημένου τμήματος της Ελ. Βενιζέλου και του Αναψυκτηρίου.

Εικόνα 6. Πιθανοί χώροι στάθμευσης πλησίον του Αναψυκτηρίου



Η πρόσβαση των οχημάτων στους ως άνω προτεινόμενους χώρους στάθμευσης θα γίνεται μέσω του κυκλικού κόμβου Γρ. Λαμπράκη – Νικοπόλεως – Ε.Ο Πρέβεζας/ Ηγουμενίτσας και του δακτυλίου οδών ήπιας κυκλοφορίας που δημιουργείται (**Σχήμα 1.3.8**).

Σχήμα 1.3.8 Πρόσβαση στους χώρους στάθμευσης πλησίον του Αναψυκτηρίου



- Την πεζοδρόμηση της οδού Αγίου Γεωργίου (συνέχεια της Ελ. Βενιζέλου) στο τμήμα της έως την οδό που διέρχεται νότια και εφαπτομενικά στο κάστρο του Αγίου Γεωργίου.
- Την μονοδρόμηση της οδού Αγ. Γεωργίου και τη διαμόρφωση της ως ήπιας κυκλοφορίας, από τη συμβολή της με την οδό που διέρχεται νότια του κάστρου του Αγίου Γεωργίου έως την οδό Προποντίδος, με κατεύθυνση προς την οδό Προποντίδος. Η κίνηση των οχημάτων προς την αντίθετη κατεύθυνση (στην κατεύθυνση Δύση- Ανατολή) θα πραγματοποιείται μέσω του παράδρομου της Ε.Ο Πρέβεζας Ηγουμενίστας. Επισημαίνεται ότι η οδός Αγίου Γεωργίου, η οποία διαθέτει πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και δεν διαθέτει πεζοδρόμια, λειτουργεί σήμερα ως διπλής κατεύθυνσης με σοβαρότατα προβλήματα στην κίνηση πεζών και οχημάτων.

Εικόνα 7. Οδός Αγίου Γεωργίου στην υφιστάμενη κατάσταση



Με την παραπάνω παρέμβαση κατά μήκος της Κυανής Ακτής, αναδιοργανώνεται κυκλοφοριακά η περιοχή, δημιουργείται ένας πολύ ελκυστικός και συγχρόνως ασφαλής άξονας κίνησης πεζών και ποδηλάτων σε όλο το μήκος του νότιου

παραλιακού μετώπου της πόλης, από τα Λουτρά μέχρι το Κάστρο του Παντοκράτορα, ενώ παράλληλα παρέχονται υποδομές για τη στάθμευση των οχημάτων και εξασφαλίζεται η πρόσβαση σε αυτές.

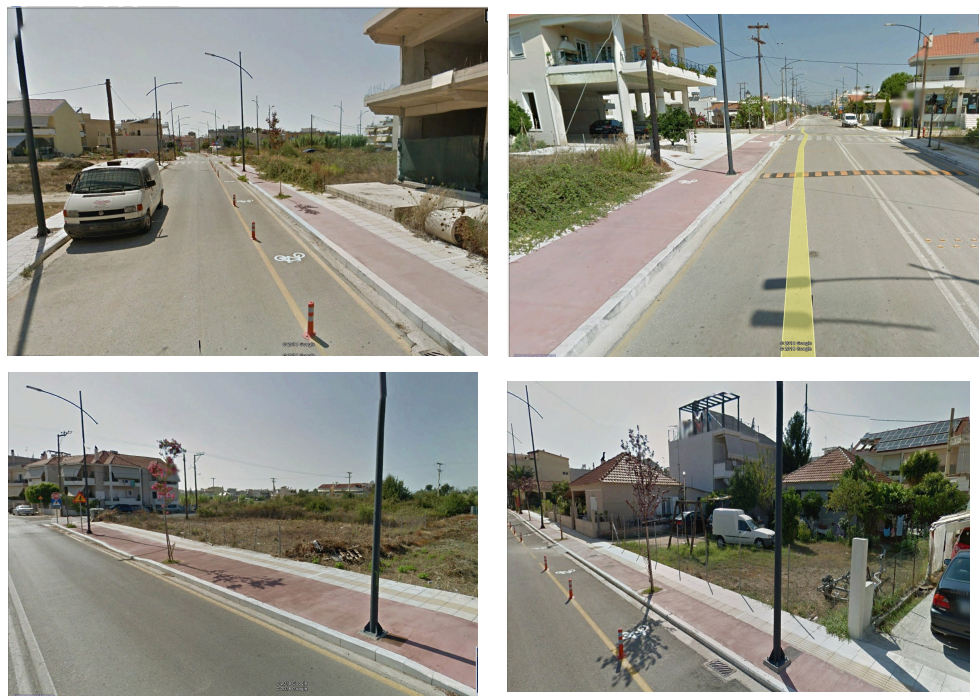
6. Κυκλοφοριακή Οργάνωση περιοχής Υδραγωγείο (Νέο Σχέδιο πόλης)

Στην υφιστάμενη κατάσταση οι οδοί σε αυτή την περιοχή διαθέτουν στην πλειονότητα τους ικανό πλάτος και λειτουργούν ως διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας. Στην εν λόγω γειτονιά έχουν γίνει αρκετά ατυχήματα, τόσο διότι αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες, όσο κυρίως λόγω του μεγάλου αριθμού διασταυρούμενων κινήσεων στους κόμβους.

Στην περιοχή υπάρχουν αρκετά τμήματα δρόμων τα οποία παραμένουν αδιάνοικτα, ενώ αρκετές οδοί είναι χαρακτηρισμένες ως πεζόδρομοι (στο ρυμοτομικό), χωρίς όμως να έχουν υλοποιηθεί έως σήμερα. Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης υιοθετούνται οι θεσμοθετημένοι πεζόδρομοι και προτείνονται εκτεταμένες μονοδρομήσεις των οδών, με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, κυρίως στους κόμβους. Επιπλέον, με τη μονοδρόμηση των οδών εξασφαλίζεται το απαιτούμενο πλάτος αφενός για τη δημιουργία πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους για την κίνηση των πεζών (ελάχιστο πλάτος 1,50μ ελεύθερο εμποδίων, αφετέρου για τη βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων (όπως φαίνεται στις παρακάτω φωτογραφίες στο εύρος των ποδηλατοδρόμων υπάρχουν σήμερα φυτεύσεις και αστικός εξοπλισμός και το πλάτος τους δεν ακολουθεί τις σύγχρονες προδιαγραφές), ώστε να εξασφαλίζεται η ομαλή κυκλοφορία των ποδηλάτων και αφετέρου). Επιπρόσθετα, δίνεται η δυνατότητα για τη δημιουργία νέων ποδηλατοδρόμων, ώστε να αποκτήσει η περιοχή ένα ολοκληρωμένο δίκτυο αξόνων ποδηλάτων, το οποίο θα συνδέεται με τους άξονες ποδηλάτων του κεντρικού Πυρήνα.

Επίσης, προτείνεται η εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης στη συμβολή των οδών Λασκαράτου και Αλαμάνας για την εύρυθμη λειτουργία του κόμβου.

Εικόνα 8.
Υφιστάμενοι
Ποδηλ/δρομοι



1.3.3.2 Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου σε βραχυπρόθεσμο Ορίζοντα

Σύμφωνα με τον προτεινόμενο σχεδιασμό, οι οδοί της περιοχής μελέτης (αστικό οδικό δίκτυο) κατατάσσονται ως ακολούθως:

α. Αρτηρίες με σχετικά υψηλούς φόρτους, που εξυπηρετούν μεσαίου και μεγάλου μήκους διαμπερείς κινήσεις και κινήσεις εισόδων και εξόδων προς/από την κεντρική περιοχή:

- **Η Λεωφόρος Ιωαννίνων.**
- **Η Λεωφόρος Ειρήνης.**
- **Η οδός Γρ. Λαμπράκη.**
- **Η παράπλευρη της Ε. Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας** από τον σηματοδοτούμενο κόμβο στην περιοχή του Παντοκράτορα έως και τον κυκλικό κόμβο στη συμβολή με την Γρ. Λαμπράκη.

β. Συλλεκτήριες οδοί, οι οποίες κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες προς το τοπικό δίκτυο και σημαντικές χρήσεις της πόλης. Αντίστροφα συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές οδούς και τις διοχετεύουν στο σύστημα των αρτηριών.

Ως συλλεκτήριες χαρακτηρίζονται οι οδοί:

- **Αλαμάνας**, από τη διασταύρωση της με την οδό Λασκαράτου έως την διασταύρωση με την Λ. Ιωαννίνων
- **Σουλίου** (από Αλαμάνας έως Μιαούλη) – **Μιαούλη** (από Σουλίου έως τον κυκλικό κόμβο επί της Λ. Ιωαννίνων).
- **Λασκαράτου.**
- **Κ. Τζαβέλα.** Το τμήμα της από τον κυκλικό κόμβο με την Λασκαράτου έως την οδό Επτανήσου.
- **Συρακουσών.**
- **Παράπλευρη της Ε. Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας** (οδεύει βόρεια αυτής) από τον κυκλικό κόμβο άνωθεν της απόληξης της υποθαλάσσιας αρτηρίας έως και τη διασταύρωση με την οδό Συρακουσών.
- **Επτανήσου.**
- **Νικοπόλεως**, από τον κυκλικό κόμβο με την Γρ. Λαμπράκη έως την οδό Επτανήσου.
- **Αγ. Σπυρίδωνος.** Δεν διαθέτει πεζοδρόμια προς την πλευρά του παραλιακού μετώπου.

Πεζόδρομοι

Οι υφιστάμενοι πεζόδρομοι:

- Μύκαλη
- Νίκης
- Βαλαωρίτου

- Παρθεναγωγείου
- Ν. Λάπα
- Γρηγορίου Ε΄
- Β. Μπάλκου
- Θεοφάνους
- Κολοβού
- Εθνικής Αντίστασης (τμήμα από Καρυωτάκη έως Π. Τσαλδάρη)
- Ελ. Βενιζέλου (τμήμα από Καρυωτάκη έως Π. Τσαλδάρη)
- Κονεμένου
- Ι. Καλού
- Δαρδανελίων
- Ιωνίας
- Σαπουτζάκη
- Λόρδου Βύρωνος
- Μπιζανίου
- Μαιάνδρου
- Σαλαμίνας
- Αθανασιάδου
- Χειμάρας
- Ραιδεστού
- Λ. Τζαβέλα
- Κουγκίου
- Α. Παναγούλη

Οι πιο σημαντικοί προτεινόμενοι Πεζόδρομοι:

- Καλημέρη
- Ι. Μουστάκη
- Ντάπια έως τον κόμβο του Φόρου
- Σελεύκειας
- Χρ. Κοντού, από Πρ. Ηλία έως έως 21ης Οκτωβρίου
- Ελ. Βενιζέλου και Μεταξά (εναλλακτική πρόταση)
- Αγίου Γεωργίου (συνέχεια της Ελ. Βενιζέλου) στο τμήμα της έως την οδό που διέρχεται από το κάστρο του Αγίου Γεωργίου.

Οι θεσμοθετημένοι πεζόδρομοι:

- οι οδοί που είναι θεσμοθετημένοι πεζόδρομοι με βάση το εγκεκριμένο ρυμοτομικό.
- γ. **Τοπικές οδοί**, για άμεση πρόσβαση με χαμηλές ταχύτητες και στάθμευση στις περιοχές κατοικίας και τις άλλες χρήσεις γης. Ως τοπικές έχουν χαρακτηριστεί όλες οι υπόλοιπες οδοί της περιοχής μελέτης.

Όλες οι ως άνω προαναφερόμενες παρεμβάσεις είναι κομβικού χαρακτήρα για την εύρυθμη κυκλοφοριακή λειτουργία του Δήμου. Δημιουργείται ένα ιεραρχημένο δίκτυο κίνησης των οχημάτων που παρέχει σαφήνεια και σημαντικό επίπεδο οδικής ασφάλειας, αφού απλοποιούνται και διαχωρίζονται πλήρως οι κινήσεις.

Σε όλο το βασικό δίκτυο – αρτηρίες και συλλεκτήριες οδοί - θα πρέπει να ξεκινήσει άμεσα ένα πρόγραμμα έργων ανάπλασης για τη βελτίωση της λειτουργικότητας και του επιπέδου οδικής ασφάλειας του. Στο πρόγραμμα θα περιλαμβάνεται:

- η κατασκευή αμφίπλευρων πεζοδρομίων,
- οι γεωμετρικές διαμορφώσεις όλων των διασταυρώσεων και των διαβάσεων πεζών,
- η διασφάλιση ασφαλών συνθηκών κίνησης ΑΜΕΑ,
- η δημιουργία εσοχών στάθμευσης, ώστε να καθορισθούν με σαφήνεια οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης και να εξαλειφθεί η παράνομη στάθμευση.
- οδοφωτισμός, τόσο για τα οχήματα, όσο και για τους πεζούς,
- οριζόντια, κατακόρυφη και πληροφοριακή σήμανση,
- δενδροφυτεύσεις και δημιουργία ζωνών πρασίνου

Αρκετά σημαντική προτεινόμενη παρέμβαση, πολεοδομικού - κυκλοφοριακού χαρακτήρα, είναι **η μετατροπή όλων των τοπικών οδών (παλαιά πόλη, Ματζίρικα, Τραχωμάτικο, Άγιος Νικόλαος) σε ήπιας κυκλοφορίας, με απώτερο στόχο την επαναφορά της έννοιας της γειτονιάς, στον κεντρικό ιστό της πόλης**. Έτσι δημιουργούνται συνθήκες αντίστοιχες με εκείνες ενός πεζοδρόμου, ενώ παράλληλα εξυπηρετούνται οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων, οι οποίες είναι ανελαστικές. Σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), περιοχή ήπιας κυκλοφορίας είναι η περιοχή κατοικίας, που έχει χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας. Στο Άρθρο 39 «Συμπεριφορά των οδηγών προς τους πεζούς» προβλέπονται τα ακόλουθα:

«Σε περιοχές κατοικίας που έχουν χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας εφαρμόζονται οι εξής ειδικοί κανόνες:

- α) Οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα σε όλο το πλάτος του. Τα παιχνίδια επιτρέπονται.*
- β) Οι οδηγοί πρέπει να προχωρούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, η οποία σε καμιά περίπτωση δε θα πρέπει να υπερβαίνει τα 20 χιλιόμετρα την ώρα.*
- γ) Οι οδηγοί δεν πρέπει να θέτουν τους πεζούς σε κίνδυνο ούτε να συμπεριφέρονται με παρεμποδιστικό τρόπο. Αν είναι αναγκαίο πρέπει να σταματούν.*
- δ) Οι πεζοί δεν πρέπει να εμποδίζουν χωρίς λόγο την κυκλοφορία των οχημάτων.*
- ε) Απαγορεύεται η στάθμευση εκτός από εκεί που επιτρέπεται από σήματα στάθμευσης.*
- στ) Σε διασταυρώσεις, χρήστες της οδού που εξέρχονται από περιοχή κατοικίας πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στους άλλους χρήστες της οδού.»*

Η δημιουργία του ενιαίου καταστρώματος κυκλοφορίας, οι γεωμετρικές διαμορφώσεις, ο σχηματισμός διαδρόμου κίνησης των οχημάτων μορφής μαιάνδρου (ανάλογα με το διαθέσιμο πλάτος της κάθε οδού), η χρήση βιοκλιματικών υλικών, οι φυτεύσεις και ο απαιτούμενος αστικός εξοπλισμός θα αποτελέσουν αντικείμενα επί μέρους **ειδικών μελετών εφαρμογής**. Όπως προαναφέρθηκε η υλοποίηση των έργων μετατροπής των τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας θα γίνει σταδιακά, σε **βάθος δεκαετίας** και θα εξαρτηθεί από τη δυνατότητα εξεύρεσης των απαιτούμενων πόρων από το Δήμο. Σε **βραχυχρόνιο ορίζοντα** η μετατροπή της λειτουργίας σε ήπιας κυκλοφορίας θα γίνει με την **εφαρμογή της κατάλληλης ρυθμιστικής σήμανσης**.

1.3.3.3 Μεσοπρόθεσμος Ορίζοντας: Υπεραστικά οδικά έργα - Προτεινόμενες Παρεμβάσεις στο αστικό οδικό δίκτυο.

Στο συνημμένο **Σχέδιο Π-2.2** παρουσιάζεται η Ιεράρχηση του Οδικού δικτύου σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα.

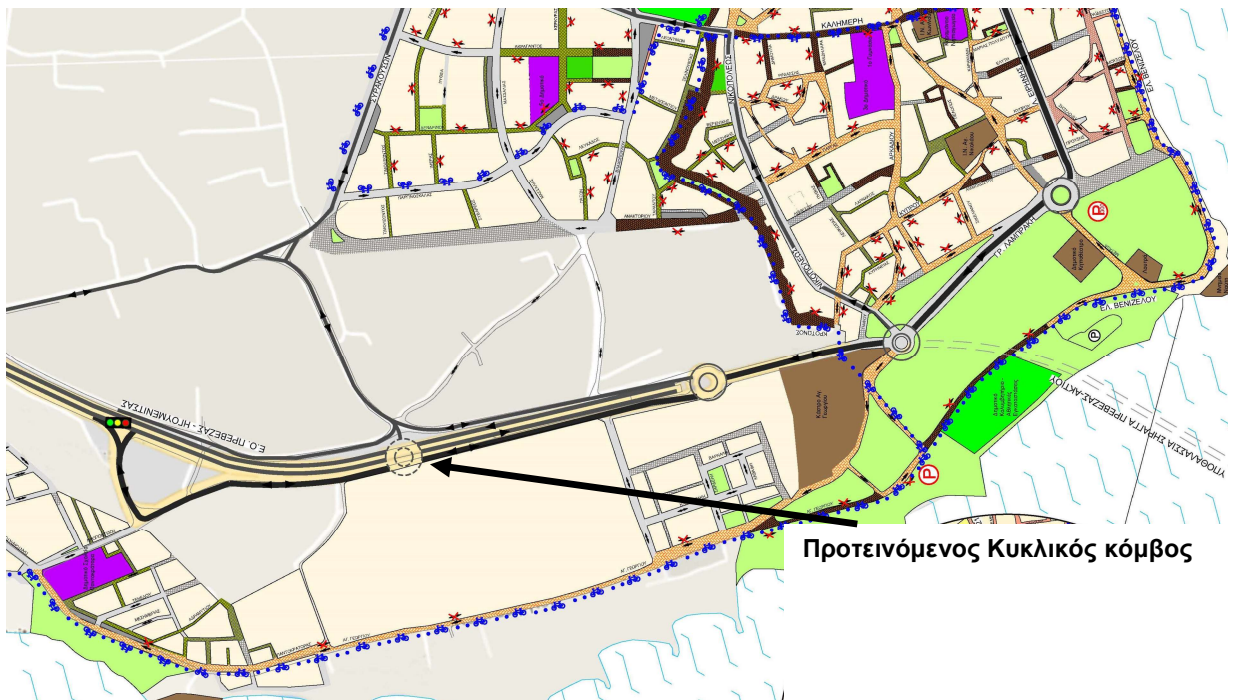
Σε αυτόν τον χρονικό ορίζοντα (10 έτη) **αναμένεται να έχουν ολοκληρωθεί τα προγραμματισμένα έργα** των παρακάτω οδικών υποδομών (**Σχέδιο Π-1**):

- Η βόρεια σύνδεση προς τον Α/Κ Φιλιππιάδος, η οποία θα εκκινεί από την έξοδο της υποθαλάσσιας αρτηρίας του Ακτίου, θα οδεύει μέσω της Ε.Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας, ο οποίος θα αναβαθμισθεί, θα διαθέτει παράπλευρες οδούς (από Παντοκράτορα έως τον κόμβο Μύτικα) και ελεγχόμενες προσβάσεις. Στη συνέχεια θα οδεύει μέσω ενός νέου οδικού άξονα, με 2+2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα, από τον κόμβο Φραζήλας έως τον κόμβο Λιμποχωβίτη, όπου και θα συναντά την Ε.Ο. Πρέβεζας – Φιλιππιάδας. Με αυτό τον τρόπο θα παρακάμπτεται ο Αρχαιολογικός χώρος της Νικόπολης.
- Η Ε.Ο. Πρέβεζας – Φιλιππιάδας θα ανακατασκευαστεί και θα αποκτήσει διατομή με 2+2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα ακολουθώντας, ως επί το πλείστον τη σημερινή χάραξη. Σημειώνεται, ότι σύμφωνα με τον προγραμματισμό, θα προβλέπεται παράκαμψη του οικισμού του Λούρου.

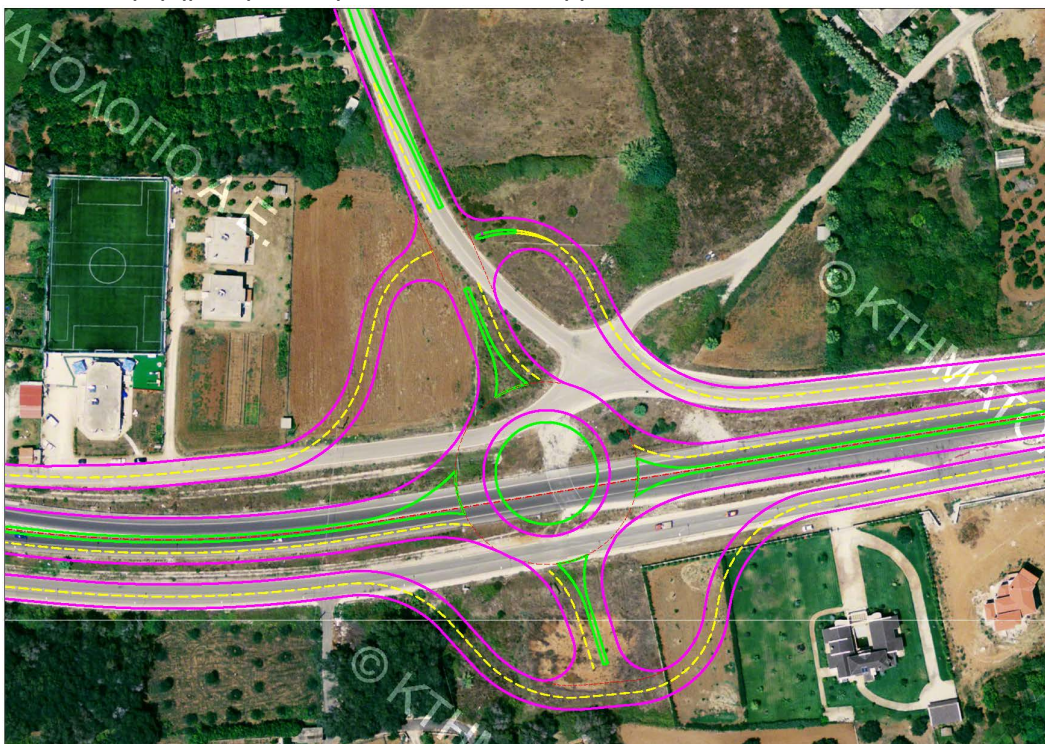
Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα είναι οι ακόλουθες:

- Διαμόρφωση κυκλικού κόμβου, όπως ενδεικτικά φαίνεται στο Σχήμα 1.3.8, στην Ε.Ο. Ηγουμενίτσας – Πρέβεζας, στο τμήμα μεταξύ της εξόδου της υποθαλάσσιας σήραγγας και του σηματοδοτούμενου κόμβου του Παντοκράτορα. Μέσω του προτεινόμενου, στο πλαίσιο της μελέτης, κυκλικού κόμβου, διευκολύνεται η απευθείας σύνδεση με την πόλη της Πρέβεζας των εξερχόμενων από την υποθαλάσσια σήραγγα με κατεύθυνση, οι οποίοι σήμερα δυσκολεύονται στον προσανατολισμό τους, αφού η είσοδος τους στην πόλη γίνεται μέσω αριστερής στροφής στον κόμβο του Παντοκράτορα.

Σχήμα 1.3.8. Προτεινόμενος κυκλικός κόμβος για τη βελτίωση της νότιας σύνδεσης της πόλης της Πρέβεζας

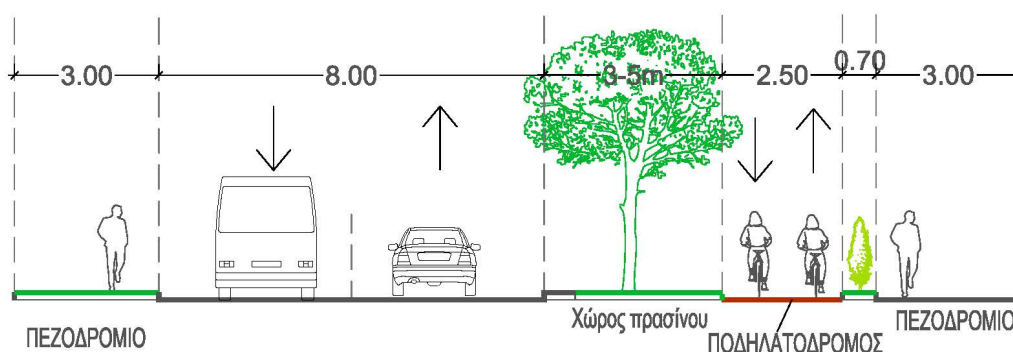


Σκαρίφημα προτεινόμενου κυκλικού Κόμβου

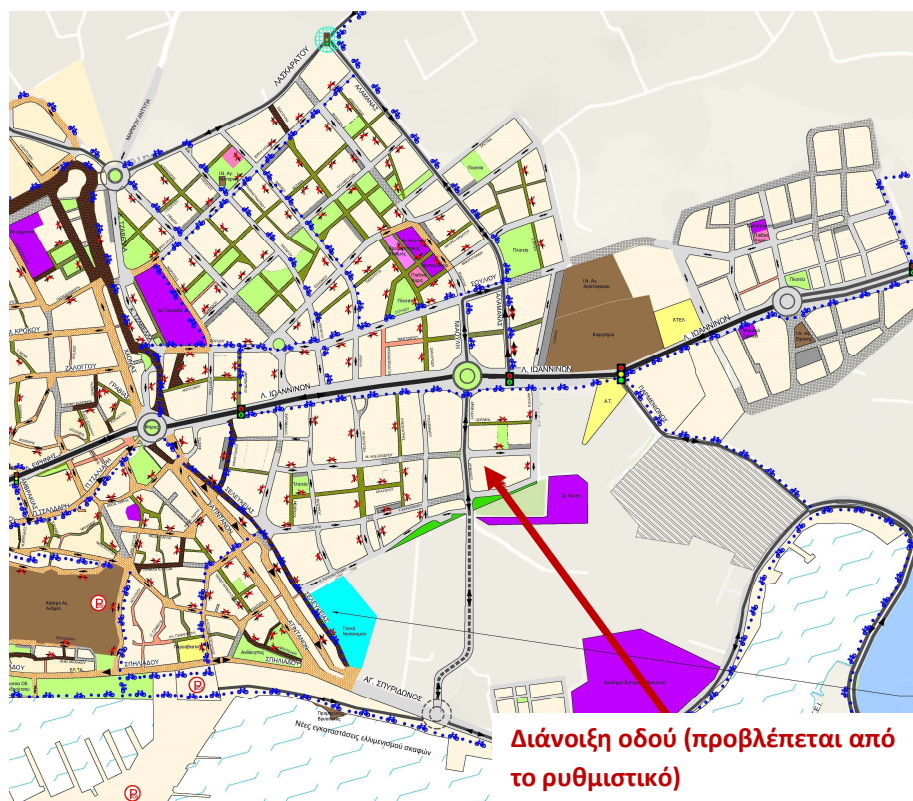


- Επέκταση της χερσαίας λιμενικής ζώνης κατά μήκος της Αγίου Σπυρίδωνος, ώστε να βελτιωθούν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού που συνδέει τον λιμένα και το παραλιακό μέτωπο με τη Λ. Ιωαννίνων, μέσω της οδού Παρμενίωνος. Επιπρόσθετα προτείνεται να δημιουργηθούν αμφίπλευρα ασφαλή πεζοδρόμια και λωρίδα ποδηλάτου και περιπάτου προς την πλευρά της θάλασσας, σε συνδυασμό με νέες εγκαταστάσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.

Προτεινόμενη Διατομή οδού Αγίου Σπυρίδωνος



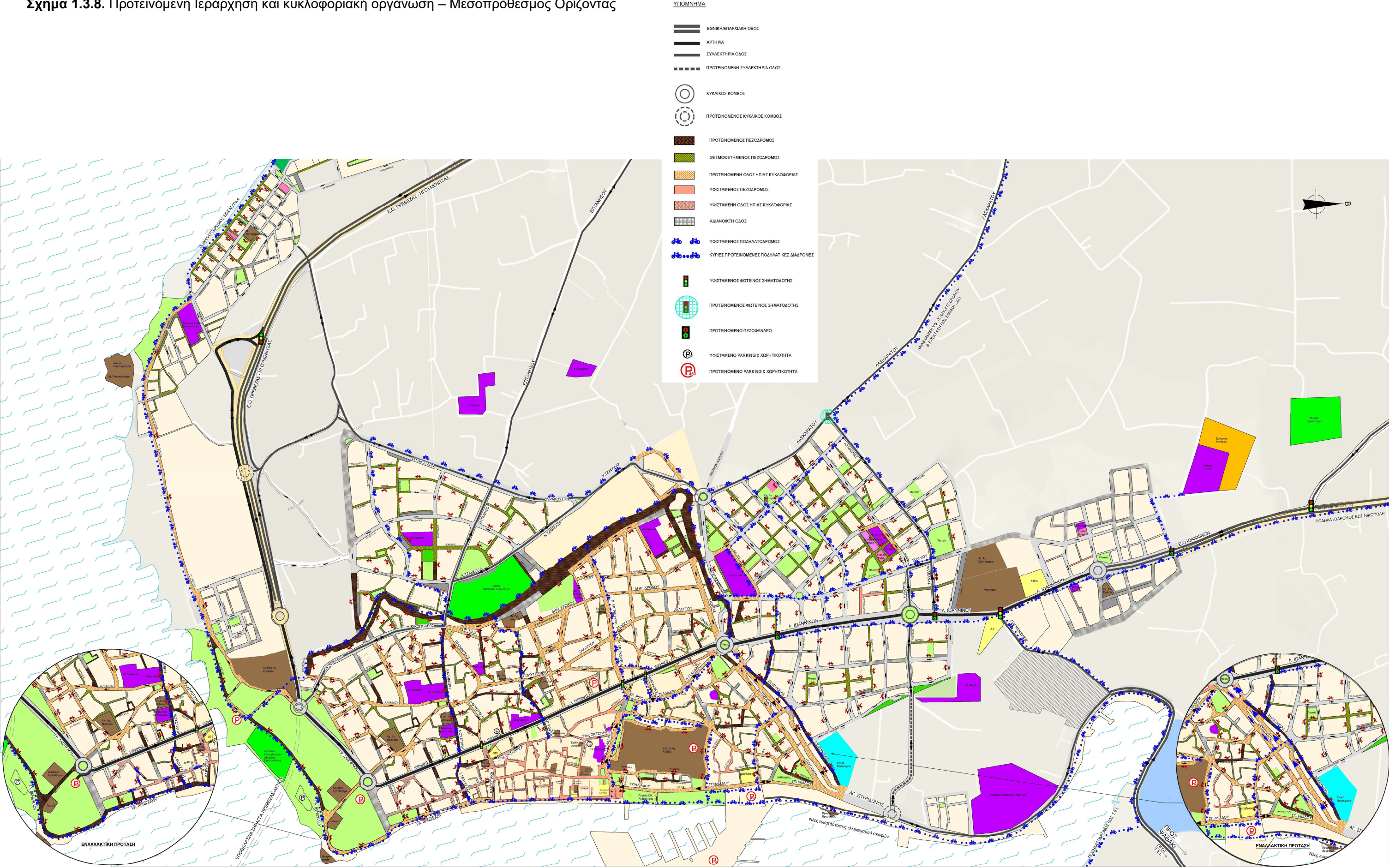
- Αναβάθμιση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού Παρμενίωνος με δημιουργία αμφίπλευρων πεζοδρομίων και ποδηλατόδρομου που θα συνδέει εκείνον της Λ. Ιωαννίνων με τον ποδηλατόδρομο της Αγίου Σπυρίδωνος.
- Διάνοιξη του προβλεπόμενου από το ΓΠΣ οδικού άξονα, ο οποίος θα συνδέει την οδό Αγίου Σπυρίδωνος με την Λ. Ιωαννίνων. Μέσω αυτής της οδού οι προερχόμενοι από τη Λ. Ιωαννίνων θα προσεγγίζουν το νοσοκομείο και την παραλία, χωρίς να διέρχονται από τον 'Φόρο'. Προτείνεται, εάν είναι εφικτή, η δημιουργία κυκλικού κόμβου στη συμβολή της με την οδό Αγίου Σπυρίδωνος.



- Επέκταση και βελτίωση του υφιστάμενου ποδηλατόδρομου σε όλο το μήκος της οδού Λασκαράτου έως την Ε.Ο Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας
- Δημιουργία του προγραμματισμένου νέου χώρου στάθμευσης στον λιμένα, χωρητικότητας 100 θέσεων περίπου, σε θέση που ορίζεται από το υφιστάμενο Masterplan του λιμένα.



Σχήμα 1.3.8. Προτεινόμενη Ιεράρχηση και κυκλοφοριακή οργάνωση – Μεσοπρόθεσμος Ορίζοντας



1.3.3.4 Μακροπρόθεσμος Ορίζοντας: Υπεραστικά οδικά έργα - Προτεινόμενες Παρεμβάσεις στο αστικό οδικό δίκτυο.

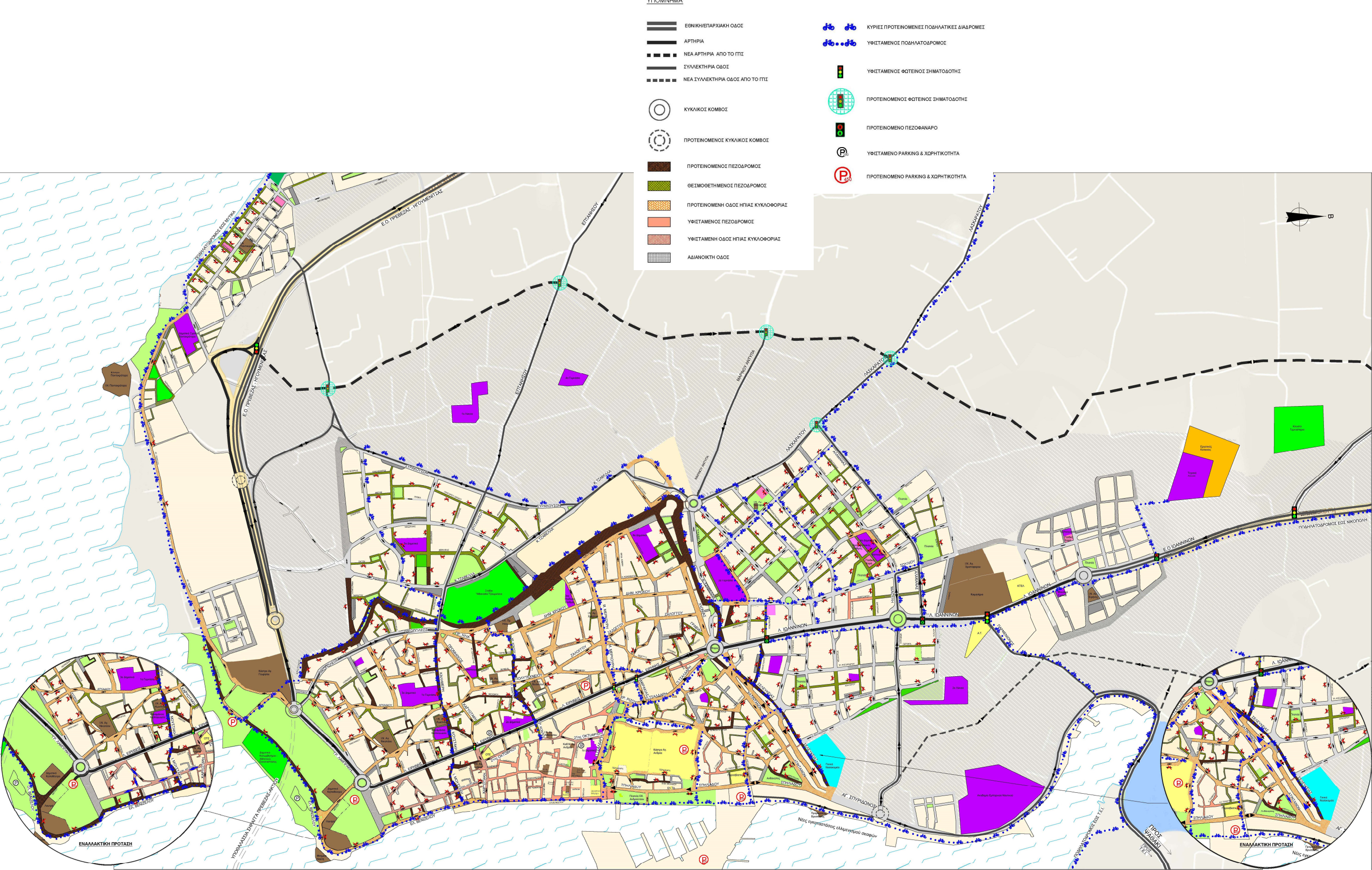
Στο συνημμένο **Σχέδιο Π-2.3** και το **Σχήμα 1.3.9** παρουσιάζεται η προτεινόμενη Ιεράρχηση του Οδικού δικτύου σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα (εικοσαετία) τα πιο σημαντικά έργα υποδομής στην ευρύτερη περιοχή (Σχήμα 3.3.10) θα είναι:

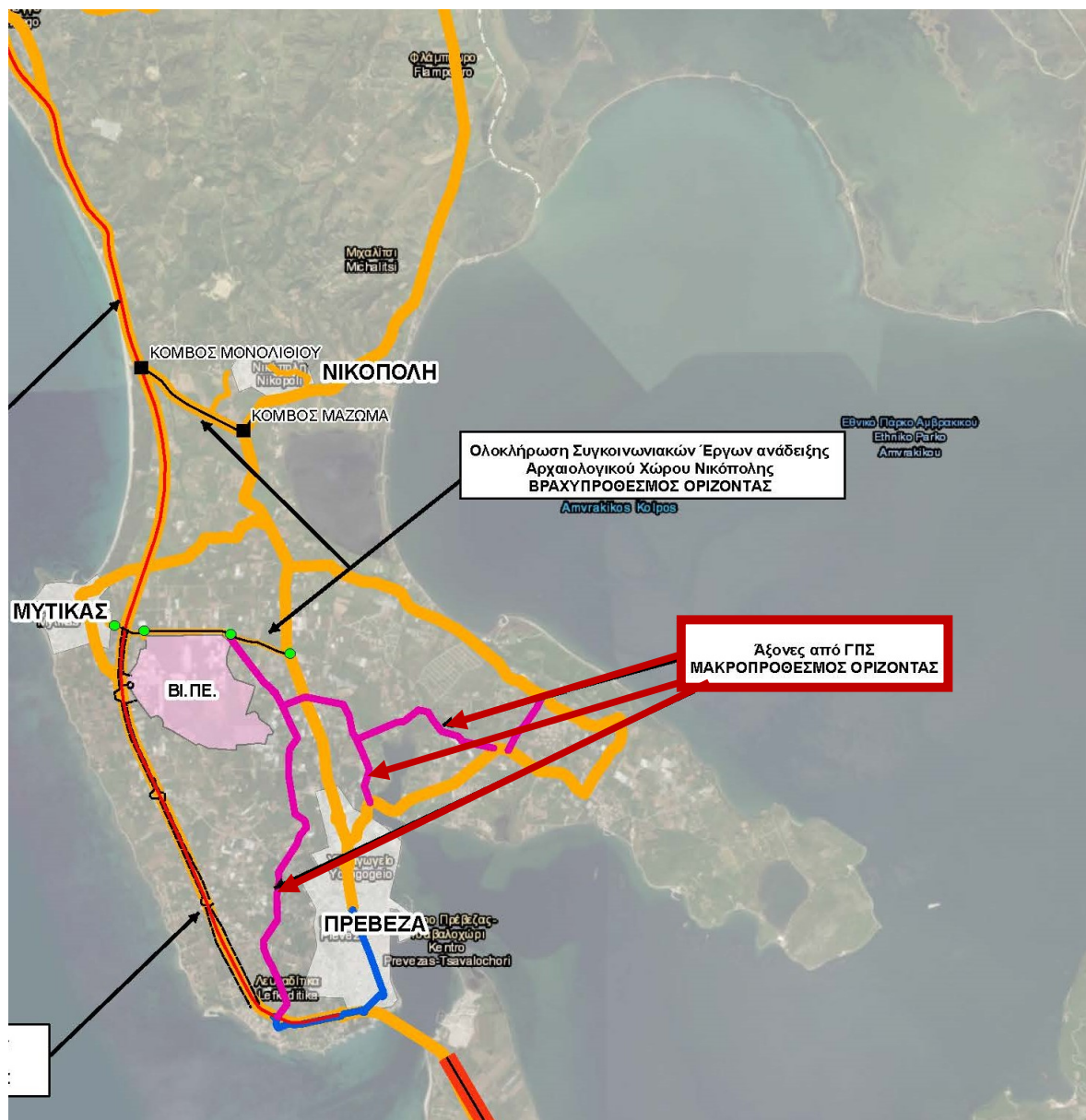
- Η επέκταση του Σχεδίου πόλεως (Γ.Π.Σ.) και η υλοποίηση του προβλεπόμενου από το ΓΠΣ οδικού άξονα περιμετρικά του Νέου Σχεδίου της πόλης, ο οποίος θα εκκινεί από τον κόμβο του Παντοκράτορα και θα καταλήγει στον κυκλικό κόμβο στις παρυφές της ΒΙΠΕ και θα αποτελεί την εξωτερική περιμετρική οδό της πόλης.
- Οδικός άξονας που θα εκκινεί από την εξωτερική περιμετρική οδό (στην περιοχή της ΒΙΠΕ) και θα καταλήγει πλησίον της γέφυρας στη λιμνοθάλασσα του Αμβρακικού (Μαργαρώνα, Ψαθάκι) και στη συνέχεια θα συνδέεται με τον λιμένα. Σύμφωνα με την Τεχνική Υπηρεσία θα πρέπει να εξετασθεί η δυνατότητα το εν λόγω τμήμα να οδεύει υπόγειο.
- Οδικός άξονας, ο οποίος θα παρακάμπτει τον οικισμό του Νεοχωρίου
- Επιθυμία της Δημοτικής Αρχής είναι σε χρονικό ορίζοντα 20ετίας να έχει δρομολογηθεί η δημιουργία μιας δευτερεύουσας επαρχιακής οδού, η οποία θα συνδέει τον Λούρο με την Εγνατία Οδό.

Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα θα διερευνηθεί η πιθανότητα και η εφικτότητα μεταφοράς του εμπορικού λιμένα σε κάποια εναλλακτική θέση (π.χ. Άγιος Θωμάς ή προς την πλευρά του Ιονίου).

Σχήμα 1.3.9. Προτεινόμενη Ιεράρχηση και κυκλοφοριακή οργάνωση – Μακροπρόθεσμος Ορίζοντας



Σχήμα 1.3.10. Οδικά έργα στην Πρέβεζα - Μακροπρόθεσμος Ορίζοντας



1.4 Δίκτυα ρούων Πεζών και Ποδηλάτων

1.4.1 Δίκτυα Κίνησης Ποδηλάτων

Προτείνεται η δημιουργία ενός πλέγματος νέων ποδηλατικών διαδρομών συνολικού μήκους 61χλμ, σε όλη την έκταση του Δήμου. Στην έκταση της πόλης προτείνονται 19χλμ νέων ποδηλατικών διαδρομών, που σε συνδυασμό με τις υφιστάμενες, μήκους 5 χλμ. θα συνθέσουν ένα ολοκληρωμένο βασικό δίκτυο ποδηλασίας, μήκους 24 περίπου χλμ (χωρίς να συνυπολογίζονται οι διαδρομές δια μέσω των οδών ήπιας κυκλοφορίας). Έχει γίνει προσπάθεια **να είναι προσπελάσιμες με ποδήλατο όλες οι σημαντικές χρήσεις και δραστηριότητες στην πόλη**, έτσι ώστε να καλύπτεται όλο το φάσμα των καθημερινών αναγκών μετακίνησης (εργασία, σχολείο, αναψυχή, άθληση, προπόνηση).

Στο **Σχήμα 1.4.1 και το Σχέδιο Π-3** απεικονίζονται οι κύριοι άξονες, μεγάλου μήκους, ροής ποδηλατών και πεζών. Σημειώνεται ότι η ακριβής χωροθέτηση του άξονα ποδηλατοδρόμων θα καθορισθεί στα πλαίσια των μελετών εφαρμογής για την υλοποίηση των έργων.

Οι **βασικοί μεγάλου μήκους άξονες ροής ποδηλάτου** είναι οι ακόλουθοι:

- Άξονας στη Λ. Ιωαννίνων, ο οποίος θα συνεχίζει στην Ε.Ο Ιωαννίνων έως την Νικόπολη (προτείνεται και στη μελέτη «Έρευνα για την χάραξη στρατηγικού σχεδιασμού ανάπτυξης ποδηλατικού τουρισμού στο Ν. Πρέβεζας»)
- Άξονας παραλιακού ποδηλατόδρομου από Παντοκράτορα έως τη Λούτσα, του οποίου η μελέτη είναι υπό ανάθεση (Μελέτη Δικτύου Ποδηλατοδρόμων Νομού Πρέβεζας (Ιόνια Διαδρομή). Ο εν λόγω ποδηλατόδρομος (στα όρια του Δήμου Πρέβεζας), μήκους 36,5km, ξεκινάει από το κάστρο του Παντοκράτορα, ακολουθεί την παραλία του Παντοκράτορα, στη συνέχεια οδεύει κατά μήκος της Ε.Ο Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας, στο τμήμα μεταξύ της οδού Επτανήσου και έως το Καλαμίτσι, οδεύει στην Ε.Ο Πρέβεζας – Νικόπολης και συνεχίζει παραλιακά έως τη Λούτσα .
- Άξονας Ντάπια – Σελεύκειας, ο οποίος εκκινεί από την Κυανή Ακτή και το Κάστρο του Αγίου Γεωργίου, οδεύει περιμετρικά του κεντρικού πυρήνα της πόλης και καταλήγει μέσω της πεζοδρομημένης Σελεύκειας στο Νοσοκομείο και το παραλιακό μέτωπο.
- Παραλιακός Άξονας από τα ΤΕΙ έως τον Παντοκράτορα. Εκκινεί από τα ΤΕΙ, και οδεύει παραλιακά στο Ψαθάκι και στη συνέχεια διέρχεται από την παραλιακή ζώνη και την Κυανή ακτή, μέσω Αγίου Σπυρίδωνος – Σπηλιάδου – Ελ. Βενιζέλου – Αγίου Γεωργίου, καταλήγοντας στον Παντοκράτορα.
- Υφιστάμενος άξονας Συρακουσών – Κ. Τζαβέλα – Λασκαράτου, στα όρια της πόλης, ο οποίος θα πρέπει να βελτιωθεί ώστε να ικανοποιούνται οι ισχύουσες προδιαγραφές.

Οι παραπάνω ποδηλατικοί άξονες συνδέονται με τις γειτονιές μέσω των ακόλουθων αξόνων:

- Κάθετος άξονας Παργινόσκαλας – Βλαχοπούλου - Επτανήσου – Καλημέρη – Μουστάκη

- Κάθετος άξονας Χρ. Κοντού, που ξεκινάει από την Ντάπια, περνά από τον Ι.Ν. Πρ. Ηλία και φτάνει έως την παλαιά πόλη.
- Κοινή όδευση με οχήματα στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας της παλαιάς πόλης και της περιοχής δυτικά της Λ. Ειρήνης (οδός Μερκούρη, κλπ).
- Δίκτυο ποδηλατοδρόμων στην περιοχή Υδραγωγείο. Οι υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι θα πρέπει βελτιωθούν ώστε να ακολουθούν τις σύγχρονες προδιαγραφές και να συμπληρωθούν με νέους ποδηλατοδρόμους, οι οποίοι είναι εφικτό να δημιουργηθούν στο διαθέσιμο πλάτος που δημιουργείται μετά την προτεινόμενη μονοδρόμηση των οδών της περιοχής.

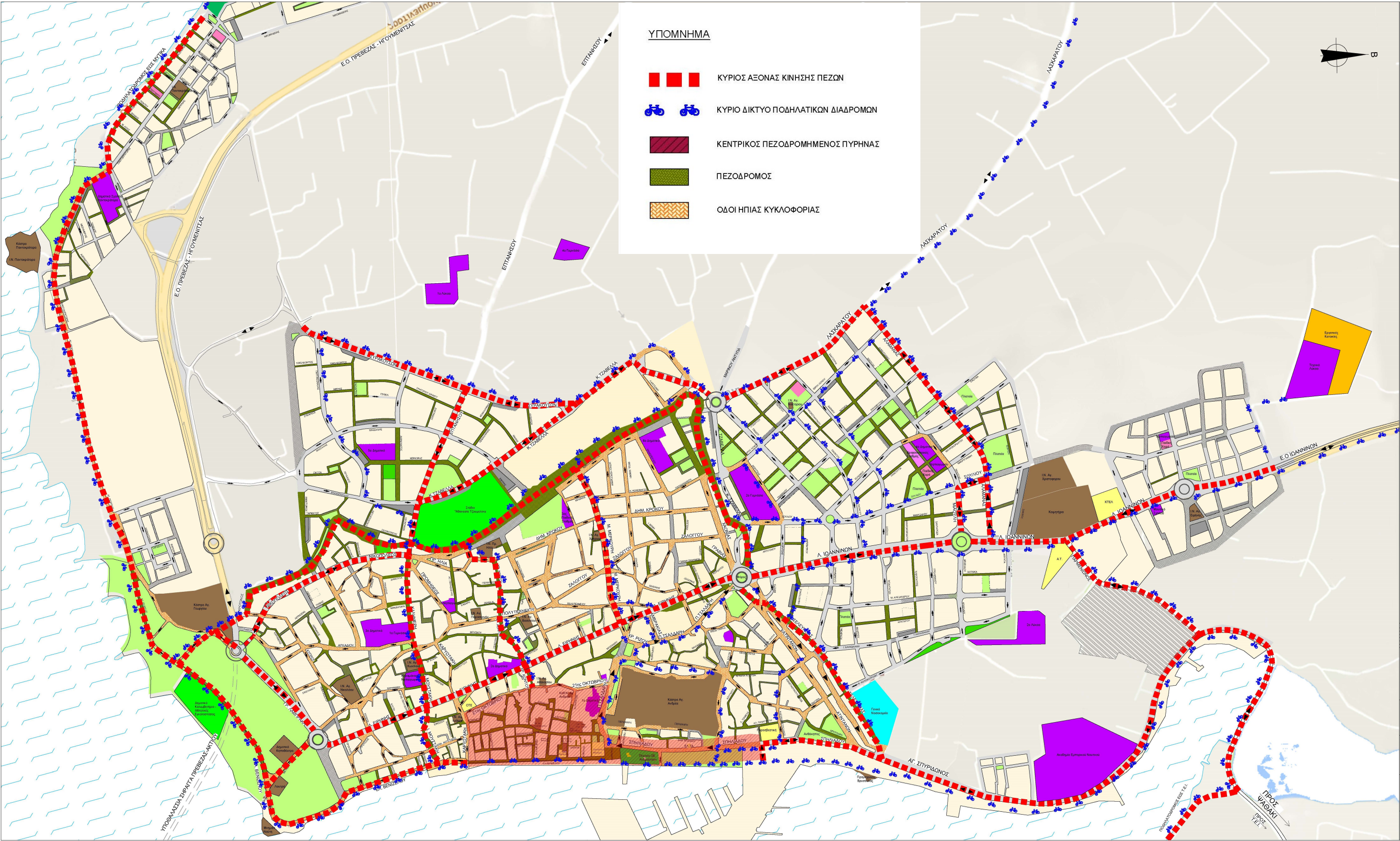
Σε μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα προτείνεται η δημιουργία ποδηλατόδρομου

- Σε όλο το μήκος της οδού Λασκαράτου έως την Ε.Ο Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας (και βελτίωση του υφιστάμενου)
- Κατά μήκος της οδού Παρμενίωνος

Το δημιουργούμενο δίκτυο θα αποτελεί τον βασικό κορμό των ποδηλατικών διαδρομών, καθώς απαρτίζεται από άξονες μεγάλου μήκους, που διέρχονται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου και της κεντρικής περιοχής της πόλης . Η πρόσβαση προς / από τις κατοικίες στους εν λόγω άξονες ποδηλάτου, θα γίνεται μέσω των τοπικών οδών, των πεζοδρόμων και των οδών ήπιας κυκλοφορίας, που χαρακτηρίζονται από χαμηλές ταχύτητες και κυκλοφοριακούς φόρτους.

Για την ασφαλή κάθετη διάσχιση του κύριου δικτύου από τους ποδηλάτες, προτείνεται η εγκατάσταση σηματοδοτών για πεζούς και ποδήλατα στα σημεία που φαίνονται στο συνημμένο Σχέδιο.

Σχήμα 1.4.1. Κύριοι άξονες ροής πεζών και ποδηλάτων



Οι υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι δεν ακολουθούν τις σύγχρονες προδιαγραφές. Προτείνεται η ανακατασκευή τους, ώστε να αποκτήσουν το απαιτούμενο πλάτος -1,50μ για μονής και 2,50μ για διπλής κατεύθυνσης κίνηση ποδηλάτων-ελεύθερο εμποδίων, σε συνδυασμό με πεζοδρόμια ελεύθερου πλάτους όδευσης τουλάχιστον 1,50μ, διαχωρισμό της κίνησης των ποδηλάτων από την κυκλοφορία, σήμανση.

1.4.2 Δίκτυα Κίνησης Πεζών

Σημαντικότερο πρόβλημα για την κινητικότητα στην πόλη της Πρέβεζας αποτελεί η έλλειψη πεζοδρομίων για την ασφαλή και ανεμπόδιστη κίνηση των πεζών, με εξαίρεση τον κεντρικό πυρήνα της παλαιάς πόλης όπου έχουν γίνει εκτεταμένοι πεζόδρομοι και οδοί ήπιας κυκλοφορίας.

Για την αντιμετώπιση των διαπιστωμένων προβλημάτων προτείνεται η δημιουργία πεζοδρομίων με γεωμετρικά χαρακτηριστικά σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές, τουλάχιστον στο κύριο δίκτυο προσπέλασης, σε χρονικό ορίζοντα 5-ετίας.

Στην ευρύτερη κεντρική περιοχή θα δημιουργηθεί, σε χρονικό ορίζοντα δεκαετίας, ένα πλήρως εκσυγχρονισμένο δίκτυο κίνησης πεζών, το οποίο θα αποτελείται από:

- τα πεζοδρόμια των κύριων οδών, τα οποία θα ανακατασκευασθούν και θα διαπλατυνθούν σταδιακά, ώστε να πληρούν τις σύγχρονες προδιαγραφές σχεδιασμού και υλικών
- το δίκτυο των υφιστάμενων και προβλεπόμενων πεζοδρόμων
- το εκτεταμένο δίκτυο όλων των τοπικών οδών, οι οποίες θα διαμορφωθούν σταδιακά σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας

Η υλοποίηση των έργων θα γίνει σταδιακά, και ο χρόνος ολοκλήρωσης τους θα εξαρτηθεί από τη δυνατότητα εξεύρεσης των απαιτούμενων πόρων από το Δήμο (στόχος η δεκαετία).

Οι διαβάσεις πεζών και οι ράμπες για τα ΑμεΑ θα διαμορφωθούν σύμφωνα με τις οδηγίες του ΥΠΕΧΩΔΕ "Σχεδιάζοντας για όλους", (Οδηγίες Σχεδιασμού για την αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση ΑΜΕΑ), την ΥΑ 52907/2009 και τη λοιπή σχετική νομοθεσία.

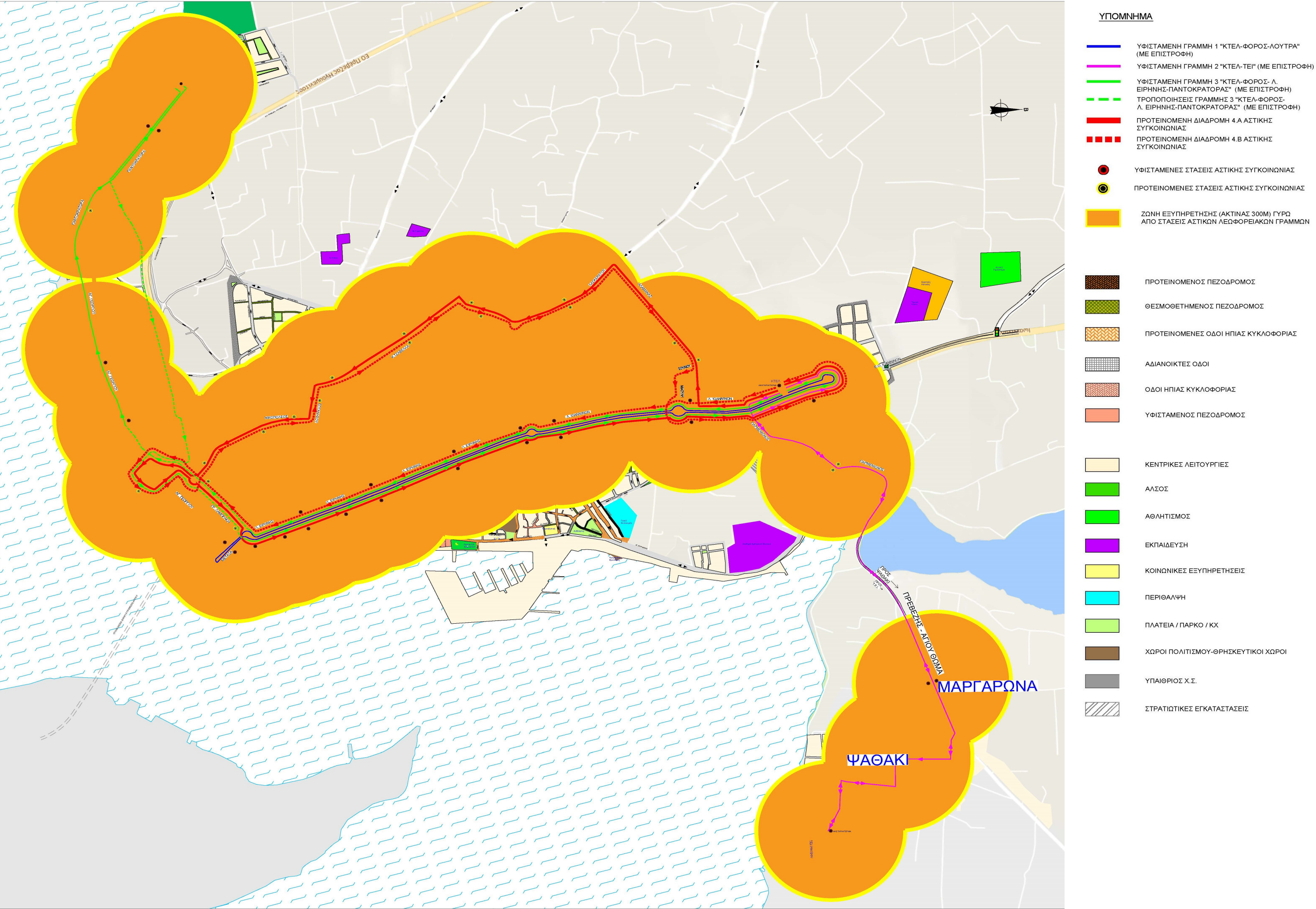
Σημαντικό στοιχείο στη διαμόρφωση της αισθητικής εικόνας της πόλης είναι η χρήση πρότυπων και προδιαγραφών γεωμετρικού σχεδιασμού και τρόπου διαμόρφωσης - ανάπλασης των πεζοδρόμων, των οδών ήπιας κυκλοφορίας, των πεζοδρομίων, των ποδηλατόδρομων, καθορισμό των υλικών επιστρώσεων (πλάκες, κυβόλιθοι, σκυροδέματα) και των στοιχείων του αστικού εξοπλισμού (φωτιστικά, παγκάκια, πέργκολες, τοπόσημα, κιόσκια πληροφόρησης καλαθάκια απορριμμάτων, κλπ) που θα συνθέτουν ένα ενιαίο σύνολο, αρμονικό, χωρίς έντονες διαφοροποιήσεις, φιλικό προς το περιβάλλον και τη βιώσιμη κινητικότητα. Θα πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα στις μελέτες εφαρμογής των αναπλάσεων για την εξυπηρέτηση, την ανεμπόδιστη και ασφαλή κίνηση των ΑμεΑ και ΑΜΚ (ράμπες για αμαξίδια, οδεύσεις τυφλών, ηχητική σήμανση στις σηματοδοτούμενες διαβάσεις, κλπ) σε όλες τις βασικές διαδρομές της πόλης.

1.5 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Στα πλαίσια της μελέτης προτείνεται η λήψη μέτρων για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των αστικών επιβατικών γραμμών που καλύπτουν τις μετακινήσεις εντός της πόλης της Πρέβεζας. Βασικός στόχος είναι να αυξηθεί η επιβατική τους κίνηση ως επιλογή κυρίως από χρήστες, οι οποίοι σήμερα χρησιμοποιούν ΕΙΧ για τις μετακινήσεις τους. Τα μέτρα που προτείνονται σε αυτή τη φάση είναι:

- Προσαρμογή των υφιστάμενων λεωφορειακών διαδρομών, σύμφωνα με τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
- **Δημιουργία 2 κυκλικών αστικών λεωφορειακών γραμμών, που θα εξυπηρετούν τις περιοχές οι οποίες δεν καλύπτονται από τις υφιστάμενες.** Οι προτεινόμενες διαδρομές και οι στάσεις παρουσιάζονται στο **Σχήμα 3.5.1** και το **Σχέδιο Π-4**. Η αφετηρία - τέρμα και των δύο νέων γραμμών χωροθετούνται στο ΚΤΕΛ. Προτείνεται η συχνότητα των δρομολογίων σε 1η φάση να είναι ανά 60' .
- **Χωροθέτηση των στάσεων ώστε να παρέχουν επαρκή γεωγραφική κάλυψη,** με κριτήριο επιθυμητής αποδεκτής απόστασης βαδίσματος έως 300μ. και μέγιστης έως 500μ..
- **Δημιουργία νέων στάσεων στην υφιστάμενη γραμμή 2 'ΚΤΕΛ – ΤΕΙ' πλησίον της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού, στη συμβολή των οδών Παρμενίωνος και Αγίου Σπυρίδωνος.** Οι στάσεις θα απέχουν 300μ. από την Ακαδημία, η οποία είναι αποδεκτή απόσταση βαδίσματος και σε συνδυασμό με την προτεινόμενη δημιουργία πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους κατά μήκος της οδού Αγίου Σπυρίδωνος, θεωρείται ότι η Ακαδημία θα μπορεί να εξυπηρετηθεί ικανοποιητικά από τη λεωφορειακή γραμμή 2.
- **Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων όλων των λεωφορειακών γραμμών από 60' σε 30' λεπτά.**
- **Οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον (Πράσινος στόλος ΔΣ).**
- **Ελκυστικές χρεώσεις** για μαθητές/φοιτητές, ηλικιωμένους, τακτικούς επιβάτες, άνεργους κτλ.
- **Ενιαίο εισιτήριο** για όλο το δίκτυο, **χρονικής διάρκειας 1 ώρας**
- **Χαμηλά οχήματα** για την εξασφάλιση προσβασιμότητας σε όλους.
- **ITS - Ευφυείς Συγκοινωνίες**
- **Παροχή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο σε όλες τις στάσεις.**
- **Ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων** (εισιτήρια μέσω SMS, e-ticketing)
- **Παροχή υπηρεσιών Wi-Fi εν κινήσει.**
- **Εκστρατεία πληροφόρησης του κοινού.**

Σχήμα 1.5.1 Προτεινόμενες λεωφορειακές γραμμές και στάσεις – Περιοχή εξυπηρέτησης με λεωφορείο.



1.6 Διαχείριση Στάθμευσης

Η οργάνωση της στάθμευσης στην κεντρική περιοχή της πόλης περιλαμβάνει τη δημιουργία θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης, με πληρωμή και μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης, ώστε να διασφαλίζεται η στάθμευση των επισκεπτών των υπηρεσιών και των εμπορικών καταστημάτων, αλλά και οι θέσεις των κατοίκων κυρίως στις περιοχές κατοικίες. Πιο συγκεκριμένα, **θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης** προτείνονται να διαμορφωθούν:

- **Κατά μήκος της Λεωφόρου Ειρήνης** στα τμήματα που το πλάτος της οδού είναι επαρκές.
- **Κατά μήκος της οδού Σπηλιάδου**, στο τμήμα της από την είσοδο του λιμένα έως τη συμβολή της με την οδό Π. Τσαλδάρη. Εκτός από τις υφιστάμενες νόμιμες θέσεις στάθμευσης χωρίς περιορισμό, οι οποίες μετατρέπονται σε θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης, υπάρχει η δυνατότητα, μετά την εφαρμογή της προτεινόμενης μονοδρόμησης της οδού Σπηλιάδου στο συγκεκριμένο τμήμα, να χωροθετηθούν περίπου 25 επιπλέον θέσεις, προς την πλευρά της παραλίας.
- Μέχρι να κατασκευασθεί ο **νέος υπέργειος χώρος στάθμευσης 450 θέσεων** στην περιοχή της εισόδου του λιμένα, **οι 290 θέσεις του υφιστάμενου υπαίθριου χώρου στάθμευσης** της παραλίας θα ενταχθούν στο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, με πληρωμή τέλους στάθμευσης, αλλά χωρίς χρονικό περιορισμό.
- **Κατά μήκος της οδού ήπιας κυκλοφορίας Μελίνας Μερκούρη**, στο τμήμα της μεταξύ της Λεωφόρου Ειρήνης και της οδού Ζαλόγγου (με νομιμοποίηση της στάθμευσης στην πλευρά που απαγορεύεται και κατάργηση του υφιστάμενου ποδηλατόδρομου).
- **Κατά μήκος της οδού Ελ. Βενιζέλου**, στο τμήμα, νότια της οδού Καρυωτάκη. Προτείνεται να χωροθετηθούν συνολικά περίπου 90 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης. Σε μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, προτείνεται η δημιουργία υπαίθριου χώρου στάθμευσης, στα Λουτρά, χωρητικότητας 300 θέσεων.

Στις υπόλοιπες οδούς του οδικού δικτύου της κεντρικής περιοχής που δεν πεζοδρομούνται, οι θέσεις στάθμευσης χωρίς περιορισμό μετατρέπονται κατά κύριο λόγο σε θέσεις **αποκλειστικής χρήσης κατοίκων**. Σε οδούς οι οποίες μονοδρομούνται, νομιμοποιείται η στάθμευση και σε πλευρές που απαγορευόταν, εφόσον πλέον το πλάτος επαρκεί. Επιπρόσθετα στην οδό Νικοπόλεως, στο τμήμα μεταξύ των οδών Μανοπούλου και Σωκράτους, θα διαμορφωθούν, απέναντι στις κατοικίες, θέσεις κατοίκων υπό γωνία 90⁰. Ο χώρος στάθμευσης με χωρητικότητα 200 θέσεων που προγραμματίζεται να διαμορφωθεί στο κάστρο του Αγίου Ανδρέα θα μπορεί να εξυπηρετήσει τόσο σταθμεύσεις κατοίκων και εργαζομένων.

Με βάση τα παραπάνω προτείνεται η διαμόρφωση περίπου:

- 1200 θέσεων αποκλειστικής χρήσης κατοίκων
- 320 θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης στην οδό

- 650 θέσεων στάθμευσης εκτός οδού, με τέλος στάθμευσης, που θα εξυπηρετούν μακροχρόνιες σταθμεύσεις (450 θέσεις στον υπέργειο χώρο του λιμένα και 200 θέσεις στον υπαίθριο χώρο των λουτρών).

Επισημαίνεται ότι η υλοποίηση των προτεινόμενων πεζοδρόμων θα επιφέρει μείωση περίπου 260 θέσεων στάθμευσης, στις οποίες, στη συντριπτική τους πλειοψηφία, στάθμευαν κάτοικοι, με συνέπεια να αυξάνεται σε περίπου 440 θέσεις το έλλειμμα στάθμευσης των 180 θέσεων που είχε καταγραφεί με βάση τις απογραφές στάθμευσης. Η απώλεια αυτών των θέσεων αναπληρώνεται σε ένα βαθμό από τις νομιμοποιούμενες θέσεις σε πλευρές οδικών τμημάτων που μονοδρομούνται και από τις διαμορφούμενες θέσεις στην οδό Νικοπόλεως. Επιπρόσθετα, σε αρκετούς από τους πεζοδρόμους εκτός κεντρικού πυρήνα, θα μπορούν να εισέρχονται και να σταθμεύουν τα οχήματα τους οι κάτοικοι της περιοχής, εάν καταστεί αναγκαίο. Κατά συνέπεια, με το νέο σχέδιο στάθμευσης καλύπτονται εξ ολοκλήρου οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων.